Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

Stanford University Libraries
3 6105 118 852 867

Digitized by Google

Digitized by Google

no. 13 not read.

ÖSTERREICHISCHE EISENBAHN-ZEITUNG

ZEITSCHRIFT DES KLUB ÖSTERREICHISCHER EISENBAHN- UND SCHIFFAHRTSBEAMTEN.

ZEITUNGS-AUSSCHUSS:

OBMANN:

AUGUST RITTER VON LOEHR
K. K. HOFRAT.

OBMANN-STELLVERTRETER:

DR. KARL HAULER
OBERSTAATSBAHNRAT

DR. ANDREAS BOGDAN
OBERSANITÄTSRAT.

FRIEDRICH VON CSATARY
K. HOFRAT, GENERALDIREKTOR DER ERSTEN K. K. PRIV. DONAU-DAMPFSCHIFFAHRTS-GESELLSCHAFT.

JOSEF FLEISCHNER
INSPEKTOR IM K. K. EISENBAHN-MINISTERIUM.

DR. FRANZ HILSCHER
OBERSTAATSBAHNRAT IM K. K. EISENBAHN-MINISTERIUM.

ADALBERT MERTA VON MÄHRENTREU
INSPEKTOR DER K. K. ÖSTERR. STAATSBAHNEN i. P.

BERNHARD RAPPAPORT
OBERREVIDENT DER K. K. ÖSTERR. STAATSBAHNEN

MAXIMILIAN TAUSSIG
INSPEKTOR IM K. K. EISENBAHNMINISTERIUM.

GUSTAV SEILNER
INSPEKTOR DER K. K. ÖSTERR. STAATSBAHNEN.

FÜR DIE SCHRIFTLEITUNG VERANTWORTLICH:

DR. FRANZ HILSCHER.

XXXIX. JAHRGANG.

WIEN 1916.

HERAUSGEGEBEN UND VERLEGT VOM KLUB ÖSTERREICHISCHER EISENBAHN- UND SCHIFFAHRTSBEAMTEN.

DRUCK VON R. SPIES & Co.

Digitized by Google

Digitized by Google

INHALTS-VERZEICHNIS.

Die nach der Titelangabe stehenden Zahlen bedeuten die Seiten dieses Bandes.

I. Abhandlungen.

Bedingungen für den Bau privater Schleppbahnen. Von Emil Rank. 41, 51.
Beitrag zur Geschichte der elektrischen Eisenbahneinrichtungen in Österreich. Von L. Kohlfürst. 1, 11, 21, 62, 70, 79.
Bemerkungen zur Abhandlung von E. Rank: „Bedingungen für den Bau privater Schleppbahnen". Von Dr. Max Riesenfeld. 203, 225.
Betriebseinrichtungen englischer Eisenbahnen. Von Dr. Rud. Sanzin. 105, 115, 125, 135, 145, 155.
Beziehungen der Verkehrsmittel zu den Zielen des Vierbundes nach dem Weltkriege. Von Frz. G. Schäffer, k. k. Ministerialrat a. D. 95.
Donaukonferenz. Die. 173, 183.
Einheitliches Eisenbahntarifwesen im deutsch-österreichischen Wirtschaftsgebiete. Von Dr. M. Epstein. 31.
Eisenbahntariffragen Österreichisch-ungarische. Von Alois Seifert, k. k. Regierungsrat. 71.
Elektrischer Betrieb auf den Linien des Engadins. Von L. Kohlfürst. 193.
Heilgruß und Huldigung dem neuen Herrscher. 225.
Kaiser Franz Joseph †. 223.
Ministerwechsel, Zum. 213.
Mitgut. ?. Von Dr. Franz Hilscher. 157.
Schwierigkeiten im wechselseitigen Güterverkehr zwischen Mitteleuropa und den Balkanländen infolge des Weltkrieges. 237.
Sicherung der niedrigsten Fracht. Von Emil Rank. 163.

II. Vorträge.

Die wirtschaftlichen Aufgaben Österreichs nach dem Kriege. Von Dr. Karl Přibram. 4, 13.
Die künftigen Verkehrsverhältnisse zwischen Österreich, Ungarn und dem Deutschen Reiche. Von Professor Dr. Alfred von der Leyen, Wirklicher Geheimer Rat (Berlin). 84.
Schiffahrt und Hafenbau. Von Geh. Baurat Professor de Thierry. 117, 128, 138.
Der Wirtschaftskrieg des Vierverbandes nach dem Weltkriege. Von Dr. Sigmund Schilder. 148, 157, 165, 176, 186.
Kriegshygienische Eindrücke. Von Obersanitätsrat Dr. A. Bogdan. 195, 205.

III. Kleinere Abhandlungen.

Ausbau des mitteleuropäischen Binnenschiffahrtsnetzes und seine Bedeutung in volks- und weltwirtschaftlicher Hinsicht. Von Dr. Richard Hennig. 45, 74.
Eisenbahnneubauten zur Entlastung der Wiener Bahnhöfe. 216.
Frachturkundengebühren, Die neuen. 227.
Großschiffahrtsweg Rhein—Donau—Schwarzes Meer. 107.
Militärversorgung der Hinterbliebenen von im Kriege gefallenen Personen. 99.
Ungarns Auslandverkehr vom eisenbahntarifarischen Standpunkte. 53.
Vlarapaßbahn. 98.
Wiener Umfahrungslinien. 241.

IV. Nachrufe.

Sektionschef Karl **Rother** †. 16.
Sektionschef Dr.-Ing. h. c. Karl **Gölsdorf** †. 64, 73.
Baudirektor **Holzer** †. 89.

V. Strombahnen.

Schnellbahnen, Die, in Groß-Berlin. 6.
Strombahnen an der Pacific-Küste in Nordamerika. 208.

VI. Technische Rundschau.

Beleuchtung der Eisenbahnschranken bei Nacht. 119.
Druckluftbremsen bei den amerikanischen Eisenbahnen. 168.
Fleischkühlwagen, Neuer. 119.
Güterzug-Tenderlokomotive, Bauart Mallét, Größte und schwerste in Europa. 168.
Kräftewirkungen am Eisenbahngeleise und ihre Bekämpfung. 168.
Metallschläuche für die Dampfheizung der Eisenbahnwagen. 119.
Steppkapok als Auflage für die Eisenbahnwagenpolsterung. 167.
Schmelzpunkte chemischer Grundstoffe. 217.
Selbstentladewagen für Seitenentleerung. 217.

VII. Verschiedenes.

Anerkennung für die bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen. 75.
— der Leistungen der Staatsbahndirektionen Triest und Villach. 130.
— — — der Eisenbahnen im Kriege gegen Italien. 140.
Armee-Oberkommando an Eisenbahnminister a. D. Freiherrn v. Forster. 243.
Austausch kriegsverletzter Kriegsgefangener, Die Leistungen der schwedischen Staatsbahnen beim. 151.
Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch- ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. 7, 16, 35, 36, 47, 55, 75, 90, 107, 120, 130, 169, 188, 197, 208, 243.
Bagdadbahn, Die. 37.
— und Mesopotamien. 188.
Bagdadbahnbaues im Kriege, Fortschritte des. 218.
Bahnlinien, Neue, in Russisch-Polen. 36.
Balkanzüge Berlin—München—Wien—Konstantinopel. 16.
Betriebslängen der den Bahnen des Vereines deutscher Eisenbahn-Verwaltungen am 1. Jänner 1916 zugehörigen Strecken. 160.
Binnenschiffahrt, Mitteleuropäische. 120.
„Carmenverkehr", Statistische Aufstellung über den bisherigen. 179.
Deutsch im Eisenbahnbetrieb. 170.
Donau-Oderkanal. 108.
Durchlaufende Wagen zwischen Wien, Budapest und Warschau. 37.
Einfluß des Krieges auf die Rechte der Zeitkartenbesitzer. 102.
— — — auf die schweizerischen Bundesbahnen. 223.
Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen, Günstigere Entwicklung der. 55, 90, 120.
— der kgl. ungarischen Staatsbahnen. 75.
— der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1915. 123.
Ergebnisse der bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen im Jahre 1913. 37.
— — Wiener städtischen Straßenbahnen im ersten Halbjahr 1914. 38.
— — k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft im Jahre 1914. 56.
— des Österreichischen Lloyd. 91.
— der Austro-Americana. 91.
— — Reichenberg-Gablonzer Eisenbahn. 92.
— — Eisenbahn Wien-Aspang. 102.
— — Südbahn-Gesellschaft. 108.
— — Arad-Czanader Eisenbahn. 141.
— — Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft. 151.
— — Eisenbahnen Deutschlands im Rechnungsjahre 1914. 179.
— — kgl. sächsischen Staatsbahnen im Rechnungsjahre 1914. 189.
— — preußisch-hessischen Eisenbahn-Betriebsgemeinschaft für 1914/15. 209.
Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Österreich im Jahre 1915. 90.
Erweiterungsbauten auf den südöstlichen Linien der ungarischen Staatsbahnen. 90.
Eisenbahnbauten in Österreich Stand der. 65.
—, Stand, der, in Österreich mit Ende des ersten Halbjahres 1916. 178.
Eisenbahner, Die deutschen, im Kriege. 179.
Eisenbahner-Genesendenheim in Neulengbach. 169.
Eisenbahnküchen. 169.
Eisenbahn Lemberg—Belzec—Tomaszów. 141.
—, Die neue, Petersburg—Kola. 218.
Eisenbahnen in Palästina und Sinai. 219.
Eisenbahnschäden in Ostpreußen. 198.
Erhöhung der Eisenbahngütertarife in Österreich und Ungarn. 243.
Erhöhung des Wagenstandgeldes bei den österr. Staatsbahnen. 244.
Fahrbetriebsmittelbestellungen der k. k. Staatsbahnen. 36.
Fahrgeschwindigkeit der deutschen Schnellzüge. 170.
Fernsprecheinrichtungen der Erde. 200.
Frachturkundenstempel, Der neue, in Deutschland. 159.
Frauen als Schaffnerinnen auf den Vollbahnen. 101.
Fürsorge für die verwundeten deutschen Krieger auf der Eisenbahn. 18.
Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten. 8, 55, 130, 208.
Hebung der Leistungsfähigkeit des Donauweges. 48.
Heeresbahnen, Süd, k. u. k. 102.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Zweite Geleise der. 218.
Kriegshilfetätigkeit der Aussig-Teplitzer Eisenbahnbediensteten. 36.
Kriegsunterstützung für Staatspensionisten in Ungarn. 141.
Kolomeaer Lokalbahn. 17, 245.
Länge der österr. Eisenbahnlinien zu Ende 1914. 130.
— — dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtenverkehr unterstellten Eisenbahnstrecken. 159.
Lebensmittelniederlage für die Nordwestbahnbediensteten. 16.
Londoner Schnellbahnverkehr. 24.
Maritzazüge nach Bulgarien. 198.
Markenkolliverkehr, Aufhebung des. 208.
Mittelstands-Erholungsheim. 243.

Digitized by Google

„Mitropa“. Gründung der Mitteleuropäischen Schlafwagen- und Speisewagen-A.-G. 229.
Neuerungen im Eisenbahnfrachtrechte in Deutschland. 229.
Österreichisch-deutscher Wirtschaftsverband. 91.
Personalnachrichten. 35, 150, 169, 188, 198, 208.
Preisverteilung. 218.
Preußische Staatsbahnen im Kriege. 198.
Schuhausbesserungswerkstätten der k. k. Staatsbahnen. 150.
Staatsbahnen in der Türkei. 230.
Strafnachlaß bei Dienstvergehen der Eisenbahnbediensteten. 140.
Straßenbahn- und Schnellverkenr in Berlin. 199.
Tarifarische und reglementarische Kriegsmaßnahmen. 7, 18.
Titeländerung. 7.
Übergang von der Sommerzeit zur mitteleuropäischen Zeit. 170.
Verkehrs- und Einnahmenentwicklung der Eisenbahnen. 140.
— — der Buschtehrader Eisenbahnen im ersten Halbjahr 1916. 159.
Verstaatlichung der englischen Eisenbahnen. 244.
Verwaltungsjahr. 150.
Vorschußerteilung an Bahnbedienstete zur Beschaffung eines Wintervorrates an Kartoffeln. 218.
Wasserstraßenfrage, Zur. 91.
Wasserstraßen Österreichs und Ungarns. 150.
Zivilgüterverkehr mit Serbien, Bulgarien und der Türkei. 141.
Züge, Die schnellsten deutschen. 65.
Zuschläge zu den Frachtgebühren der Schweizerischen Eisenbahnen und Schiffahrtsunternehmungen. 230.

VIII. Buchanzeigen.

Amtskalender, Niederösterreichischer, 1916. 38, 245.
Annalen des deutschen Reiches. 38, 171.
Artarias Eisenbahnkarte 1916. 92, 245.
Beförderungsgeschäfte. Von Dr. Ernst Rundnagel. 121.
Bergstadt, Die. Herausgegeben von Paul Keller. 8, 92, 121, 245.
Berichte der schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb. 65.
Betriebspläne für Verschiebebahnhöfe. Von Dr. Helm. 152.
Compass für 1916. 49. Jahrgang. Finanzielles Jahrbuch. 26.
Donau, Die ungarische, als ein Teil der Verkehrsstraße für die Großschiffahrt nach dem Orient. 171.
Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. Herausgegeben von Dr. Freiherr v. Röll. 7. Bd. 171.
Eisenbahnanschlüsse. Von Dr. Oskar Engländer. 58.
Eisenbahngesetzgebung des Bundes (Schweiz). Von Dr. Jul. Ötiker. 190.
Eisenbahnschematismus für Österreich-Ungarn. 152.
Eisenbahntariflehre. Von Dr. Emil Riesenfeld. 210.
Eisenbahntechnik der Gegenwart. 5. Bd. 2. Teil, 160.
— 1. Bd. 2. Abschnitt. 2. Auflage. 231.
Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Abhandlungen. 39, 181.
Erfindungen und Erfahrungen, Neueste. Jahrgang 1916. 48.
Europäische Krieg, Der, und der Weltkrieg. Von A. Hemberger. 26, 109, 131, 190.
Geographisch-statistischer Taschenatlas. Hickmanns. 1601.
Geschäftsvormerkblätter für 1916. 19, 245.
Gütertarifpolitik der Eisenbahnen im Deutschen Reiche und in der Schweiz. Von Dr. Curt Rosenthal. 245.
Handbuch des Telephon- und Telegraphendienstes. Von Franz Mayer. 48.
Kampf gegen Rußland. Von W. L. Gomoll. 210.
Katechismus des exekutiven Eisenbahnverkehrsdienstes. Von A. Handl und Fr. Mayer. 231.
Kolonialbahnen, Die. Von F. Baltzer. 200.
Kriegsschauplätze auf der Balkanhalbinsel und im Orient. 221.
Krieg und Verkehr. Von Dr. Kuntzemüller. 181.
Kursbuch, Österreichisches. 210.
Oberbau auf hölzernen und eisernen Querschwellen. Von Ernst Biedermann. 142.
Osten, Nach. Von Sven Hedin. 57.
Staatsverrechnung, Lehrbuch der. Von Dr. Fritz Peters. 220.
Summarischer Bericht der Handels- und Gewerbekammer über die geschäftlichen Verhältnisse in ihren Bezirken 1914. 25.
— — — 1915. 152.
Wall von Eisen und Feuer. Von Franz Wegener. 18.
Witkowitzer Eisenhütten- und Bergbaugewerkschaft. 232.

IX. Verfasser.

Bogdan, Dr. A. Obersanitätsrat. Kriegshygienische Eindrücke. 195, 205.
Epstein, Dr. M. Einheitliches Eisenbahntarifwesen im deutsch-österreichisch-ungarisch. Wirtschaftsgebiet. 31.
Hennig, Dr. Richard. Der Ausbau des mitteleuropäischen Binnenschiffahrtsnetzes und seine Bedeutung in volks- und weltwirtschaftlicher Hinsicht. 45, 74.
Hilscher, Dr. Franz. Mitgut? 157.
— Buchbesprechung. 181.
Kohlfürst L. Oberingenieur a. D. Beitrag zur Geschichte der elektrischen Eisenbahneinrichtungen in Österreich. 1, 11, 21, 62, 70, 79.
— Der elektrische Betrieb auf den Bahnen des Engadins. 193.
Leyen, Dr. Alfred von der, Wirklicher Geheimer Rat (Berlin). Die künftigen Verkehrsverhältnisse zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche. 84.
Lorenz. Buchbesprechung. 48.
Pfibram, Dr. Karl, k. k. a. o. Universitätsprofessor. Die wirtschaftlichen Aufgaben Österreichs nach dem Kriege. 4, 13.
Pollaczek, Dr. Buchbesprechung. 121.
Rank Emil. Bedingungen für den Bau privater Schleppbahnen. 41, 51.
— Sicherung der niedrigsten Fracht. 163.
Riesenfeld, Dr. Max. Bemerkungen zur Abhandlung von E. Rank: „Bedingungen für den Bau privater Schleppbahnen“. 203, 225.
Sanzin, Dr. Rudolf. Betriebseinrichtungen englischer Eisenbahnen. 105, 115, 125, 135, 145, 155.
Schäffer Franz, G. Ing. k. k. Ministerialrat a. D. Die Beziehungen der Verkehrsmittel zu den Zielen des Vierbundes nach dem Weltkriege. 95.
Schilder, Dr. Sigmund. Der Wirtschaftskrieg des Vierverbandes nach dem Weltkrieg. 148, 157, 165, 176, 186.
Seifert Alois, k. k. Regierungsrat. Österreichisch-ungarische Eisenbahntariffragen. 71.
Thierry de, Professor, Geheimer Baurat. Schiffahrt und Hafenbau. 117, 128, 138.
Weinberg, Dr. Emil. Buchbesprechung. 25.

X. Klubnachrichten.

Bericht über die Klubversammlung vom 4. Jänner 1916. 19.
— über die Klubversammlung vom 18. Jänner 1916. 27.
— über die Klubversammlung vom 1. Februar 1916. 39.
— über die Klubversammlung vom 15. Februar 1916. 49.
— über die Klubversammlung vom 29. Februar 1916. 59.
— über die Klubversammlung vom 14. März 1916. 66.
— über die Klubversammlung vom 21. März 1916. 75.
— über die Klubversammlung vom 28. März 1916. 76.
— über die Klubversammlung vom 11. April 1916. 92.
— über die Klubversammlung vom 18. April 1916. 93.
— über den Autorenabend vom 15. April 1916. 102.
— über die 39. Hauptversammlung. 110.
— über die Klubversammlung vom 21. November 1916. 231.
— über die außerordentliche Klubversammlung vom 28. November 1916. 233.
— über die Klubversammlung vom 5. Dezember 1916. 236.
Klubleitung für das Jahr 1916/17. 115.
Komitee, Zusammensetzung der, für 1916/17. 122, 131.
Einladung zur Beitragsleistung. 123.
Lebensmittelbeschaffung. 221.
Neue Begünstigungen. 8, 112, 123, 132, 143, 171, 191.
Unsere Damen-Teeabende. 8, 26, 39, 48, 58, 66, 112, 246.
— **Silvesterfeier.** 19.
Veränderungen im Stande der Klubmitglieder. 8, 67, 131, 190.
Verkaufsanzeigen. 211.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 1. Wien, den 1. Jänner 1916. XXXIX. Jahrgang.

INHALT: Anzeigen. — Beitrag zur Geschichte der elektrischen Eisenbahneinrichtungen. (Fortsetzung folgt.) — Die wirtschaftlichen Aufgaben Österreichs nach dem Kriege. (Schluß folgt.) — Strombahnen: Die Schnellbahnen in Groß-Berlin. — Verschiedenes: Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Titeländerung. Tarifarische und reglementarische Kriegsmaßnahmen. Fahrbegünstigung für Angehörige kranker oder verwundeter Krieger. Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten. — Buchanzeigen: Die Bergstadt. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der „Österreichischen Eisenbahn-Zeitung", in ihren Arbeiten für die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" Fremdworte und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Klubanzeigen.

Die P. T. Klubmitglieder werden höflichst ersucht, allfällige Rang- und Titeländerungen sowie etwaige Unrichtigkeiten bei den zur Versendung gelangten Mitgliedskarten dem Klubsekretariate behufs Richtigstellung bekannt zu geben.

* * *

Jeden Donnerstag von halb 5 bis halb 8 Uhr nachmittags Zusammenkunft der Damen und Herren im Klubsaale für Zwecke der Kriegsfürsorge. Arbeitsmaterial (Wolle, Tabak, Zigarettenhülsen) wird vom Klub beigestellt. Für die Verabreichung von Tee ist Vorsorge getroffen. Nach Tunlichkeit werden künstlerische oder der gegenwärtigen Zeit entsprechende Vorträge geboten werden.

* * *

Dienstag den 4. Jänner 1916, halb 7 Uhr Abends, Klubversammlung. Vortrag des Herrn Professor Otmar v. Leixner, über: „Die Kunst im Donautale" mit zahlreichen Lichtbildern.

Dienstag den 18. Jänner 1916, halb 7 Uhr Abends, Klubversammlung. Vortrag des Austauschgefangenen, Einjährig-Freiwilligen des k. u. k. Infanterie-Regiments Nr. 1 Erwin Kunewaelder über seine Erlebnisse in zehnmonatiger russischer Kriegsgefangenschaft. Hiebei eine Ausstellung der von den Mitgefangenen verfertigten Arbeiten sowie von Aufnahmen der wichtigeren Internierungsorte in Sibirien.

Eingeführte Gäste willkommen.

Beitrag zur Geschichte der elektrischen Eisenbahneinrichtungen*).

Von **L. Kohlfürst.**

Weichen- und Signalstellwerke.

1. Allgemeines.

Schon bald nach dem Entstehen von Eisenbahnen in England erforderte der zunehmende Verkehr auch eine angemessene Entwicklung des Signalwesens, wobei die Erfahrungen ergaben, daß die Fortpflanzung von Fahrverboten oder sonstiger Dienstverrichtungen im Wege mehrerer Vermittler unsicher und in noch ausgesprochenerem Maße kostspielig ist. Deshalb hatten denn auch durchgehende Liniensignale, wie sie gleich anfänglich auf den europäisch festländischen Bahnen, besonders in Deutschland und Österreich, entstanden waren, im Mutterlande der Eisenbahnen keine Anwendung gefunden. So ziemlich die gleichen Gründe führten später in England dahin, auch die Vorrichtungen zum Stellen von Weichen eines mehr oder minder ausgedehnten Bahnhofgebietes an einem Punkte so zusammenzulegen, daß sie, sei es durch Drahtzüge, sei es mit Hilfe von Gestängen, von einem einzigen Weichensteller bedient werden konnten. Als dann einzelne dieser in England schon zu Beginn der Vierzigerjahre des verflossenen Jahrhunderts in Gebrauch gekommenen, sogenannte zentralisierten Weichenstellwerksanlagen an Ausdehnung so sehr zunahmen, daß es den bedienenden Wärtern nicht mehr möglich war, sich trotz der an den Weichen vorhandenen und von denselben unmittelbar angetriebenen Schausignalen über die richtige Stellung besonders weit entfernt liegender Weichen ihres Bezirkes durch den Augenschein Überzeugung zu verschaffen, führte man fernwirkende Überwachungseinrichtungen „Pointindi-

*) Vgl. Jhg. 35 (1913), Nr. 28, 30 und 33, sowie Jhg. 36 (1914) Nr. 22, 26, 29 und 30.

Digitized by Google

cators“[1]) ein, nämlich in der ersten Zeit mit Drahtzügen, sehr bald aber mittels Elektrizität betriebene Rückmelder, die am Stellort durch sichtbare oder hörbare Zeichen erkennen ließen, ob ein bedienter Weichenhebel seine Aufgabe gehörig erfüllt hat und die Weiche in richtigen Zungenschluß gebracht worden ist. Fast gleichzeitig mit den Weichenstellwerken entstanden aber auch Signalstellwerke, nämlich an einem Punkte vereinigte Stellvorrichtungen zur Bedienung einer mehr oder minder großen Zahl miteinander in einem gewissen Zusammenhang stehender Distanzsignale. Schließlich lag nichts näher, als diese beiden Stellwerksformen in Berücksichtigung der bereits erkannten und namentlich durch die Unfallserhebungen erhärteten, überaus wichtigen Beziehungen zwischen Weichen und Signalen auf Bahnhöfen oder Abzweigungen zu gemeinsamen Weichen- und Signalstellwerken zu vereinigen und durch geeignete Bindeglieder Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Stellhebeln zu schaffen, welche den richtigen Gebrauch der letzteren gewährleisteten.

Die erste derartige Anlage kam 1843 durch Gregory[2]) an der Bricklayers Arms Junction zur Ausführung, an welchem ältesten Weichen- und Signalstellwerk die Drahtzughebel zum Stellen der Weichen vom Wärter mit der Hand, die vier Drahtzüge zum Signalstellen jedoch durch Niederziehen eines steigbügelartigen Schiebers mit dem Fuße bedient wurden. An diesem Werke standen vorläufig bloß die Signalstellhebel — ohne engere Verbindung mit den Weichenhebeln — unter einander derart in Abhängigkeit, daß feindliche Fahrstraßen nicht gleichzeitig freigegeben werden konnten. Ein zweites von Gregory im Jahre 1852 an der East Belfort Junction errichtetes Stellwerk[3]), das allerdings nur ein Signal und eine Weiche umfaßte, war aber bereits mit einer Weichenverriegelung ausgestattet, vermöge welcher das Fahrsignal nicht erteilt werden konnte, wenn und solange die Weiche nicht die richtige Lage einnahm und die Weiche ihrerseits nicht eher auf Ablenkung gestellt werden konnte, als bis das Signal die Haltlage besaß. Wenige Jahre danach standen auf mehreren englischen Eisenbahnen schon verschiedene mehr oder minder erweiterte oder verbesserte Anlagen dieserArt inVerwendung, unter denen sich insbesonders die im Jahre 1856 von Saxby[4]) entworfenen Stellwerke auszeichneten, weil sie einen beweglichen, für alle örtlichen Bedürfnisse anpassungsfähigen Verschlußrahmen besaßen, durch den nicht nur die unmittelbar zueinander gehörenden, sondern überhaupt alle ins Stellwerk einbezogenen Weichen und Signale gegen jede unrichtige oder gefährliche Stellung gesichert wurden. Weniger vollkommen waren verwandte Anordnungen von Chambers[5]) (1859), die als eine erweiterte Abart der Gregory schen anzusehen ist, ferner solche von Anderson[6]), Stevens[7]), Mackencie, Clunes, Yolland, Brady[8]) (1867 auf der South-Western-Railway eingeführt), Poole, Rapier u. a. m., die schließlich alle, sofern sie verbreitete Anwendung fanden, im Saxby schen Sinne ausgestaltet worden sind.

Diese vervollkommten Weichen- und Signalstellwerke, für welche u. a. der hervorragende Eisenbahnfachmann James Brunlees in einer trefflichen Denkschrift[9]) mit besonderem Verständnis und großer Wärme eintrat, bewährten sich im Betriebe für die Sicherung des Zugverkehrs gleich anfänglich als außerordentlich förderlich, weshalb das Railway Departement of the board of trade Anlaß nahm, im Jahre 1862 an die Bahnen ein Rundschreiben[10]) zu erlassen, dahingehend, daß es wünschenswert sei, vereinigte Weichen- und Signalstellwerke mit von einander abhängig gemachten Hebeln anzuwenden, bei denen kein Signal früher auf frei gebracht werden kann, bevor nicht sämtliche maßgebenden Weichen sich in richtiger Lage befinden, bei denen ferner das freigezogene Signal die Verriegelung der betreffenden Weichen bewirkt und niemals einander feindliche Signale gleichzeitig gezogen werden können.

Zu den frühestenWeichen- und Signalverriegelungen gehörte auch eine in Frankreich im Jahre 1859 von Vignier[11]) ausgeführte Vorrichtung, die gleich wie die vorerwähnten ersten englischen zunächst nur die gegenseitige Abhängigkeit einer Weiche und eines Signales bezweckte, in späteren Jahren jedoch ebenfalls zu umfänglichen Stellwerken ausgebildet wurde. Ein Mitte der Siebzigerjahre ausgebrochener Prioritätsstreit hinsichtlich der ältesten Saxby schen und der Vignier schen Anordnung läßt sich zweifellos dahin erledigen, daß die letztere erst lang später zustande gekommen ist als ganz ähnliche englische; hingegen kann ihr nicht abgesprochen werden, daß sie die erste auf dem europäischen Festland erbaute und benutzte Vorrichtung ihrer Art gewesen ist.

Von England aus sind Saxby und Farmer sche Stellwerke, wie es scheint zuerst, nämlich im Jahre 1870

---

[1]) Vgl. W. E. Langdon: „The application of electricity to railway working“, London, 1877, S. 126.

[2]) Vgl. Dr. E. Schmitt: „Das Signalwesen“, Prag, 1878. S. 633.

[3]) Vgl. „Organ f. d. Fortschritte des Eisenbahnwesens“, 1876. S. 207.

[4]) Vgl.: „The Engineer“, 1861, I, S. 152.

[5]) Vgl. Dr. E. Schmitt: „Das Signalwesen“, S. 90 und 640.

[6]) Vgl. M. M. v. Weber: „Das Telegraphen- und Signalwesen“, 1867, S. 58.

[7]) Vgl. „Officiel Ill. Catalogue of the Exhibition“, 1862, Klasse V, S. 1303.

[8]) Vgl. Dr. E. Schmitt: „Das Signalwesen“, S. 646.

[9]) Vgl. „Vereinszeitschrift der Institution of Civil Engineers“, London, 1. April 1862.

[10]) Vgl. M. M. v. Weber: „Das Telegraphen- und Signalwesen“, S. 58.

[11]) Vgl. Dr. E. Schmitt: „Das Signalwesen“, S. 638.

Digitized by Google

nach Deutschland und im Jahre 1873 [12]), nach Amerika übernommen worden; wenige Jahre später kamen Saxby & Farmer-Werke — neben Vignier-Apparaten — auch auf einigen wichtigen Bahnhöfen der großen französischen Eisenbahngesellschaften und zu Beginn der Achtzigerjahre reichlicheren Maßes in Belgien [13]) zur Anwendung. Die genannten ersten in Deutschland zur Verwendung gekommenen englischen Stellwerke waren auf den Bahnhöfen Jerxheim und Börssum der Braunschweigischen Bahnen, bald darauf am Güterbahnhofe Stettin und in Danzig eingerichtet worden; eine lebhaftere Verbreitung ähnlicher Sicherungsanlagen wurde wenige Jahre später angebahnt, nachdem die Ingenieure E. Rüppell und H. Büßing ihre Verbesserungen des Saxby-Systems vereinigt [14]) und in der Braunschweiger Signalbaufirma Max Jüdl & Co. eine leistungsfähige Erzeugungsstelle gefunden hatten, welche im Jahre 1892 bereits die Ablieferung des tausendsten Weichen- und Signalstellwerkes feiern konnte. Nicht minder hatten, ebenfalls schon zu Beginn der Siebzigerjahre, Siemens & Halske in Berlin sowie Schnabl & Henning in Bruchsal durch ihre Anordnungen eigener Bauweisen [15]) und mehr oder wenige Jahre später eine Reihe anderer Signalbauanstalten, wie Zimmermann & Buchloh in Berlin, C. Stahmer in Osnabrück, Hein, Lehmann & Co. in Berlin, Rößemann & Kühnemann in Berlin, Lorenz in Berlin, Vögele in Mannheim, A. Harwig in Köslin u. a. m. der Verbreitung von Weichen- und Signalstellwerken in Deutschland trefflichen Vorschub geleistet bis die Anwendung dieser Einrichtungen grundsätzlich verallgemeinert wurde, indem durch § 3 des deutschen Bahnpolizei-Reglements vom 30. November 1885 die sichernde Abhängigkeit zwischen den Signalen und den Weichen der Hauptgeleise behördlich vorgeschrieben worden war.

Von richtunggebender Bedeutung für die Fortentwichlung der Stellwerke war der von C. Frischen [16]) im Jahre 1872 durchgeführte Gedanke Weichen- und Signalstellvorrichtungen mit Hilfe seiner 1870 für die Siemens-Halskeschen Strecken Blocksignale erdachten elektrischen Apparate (Blockwerke) zu verschließen und die Ausnutzung dieser wichtigen Ergänzungseinrichtung [17]) in die Hände des Fahrdienstleiters zu legen, wie dies mit der am europäischen Festlande eingeführten Betriebsweise der Eisenbahnen im Einklang stand. Diese Vervollkommnung hatte zwei Jahre später durch Hodgson [18]) nach England ihren Weg gefunden, wenn auch in einer etwas geänderten, den dortigen Verhältnissen angepaßten Form, indem man daselbst mittels der neu geschaffenen elektrischen Anordnung an den Stellwerken jene Hebel, welche zum Stellen von Weichen und Signalen für den durchgehenden Zugverkehr dienten, von denselben Hebeln der beiden Nachbarstellwerke in Abhängigkeit gebracht wurden.

Dieses sogenannte elektrische „Interlocking-System", das sich in England sowie in Amerika rasch einbürgerte, wurde u. a. zu Beginn der Achtzigerjahre auf mehreren Teilstrecken der London-Chatham and Dover-, der Southeastern- sowie der South Coast-Railway von Sykes [19]) eingerichtet, dessen Anordnung in England am 11. Mai 1880 unter Nr. 1917 patentiert worden war. Auf europäisch festländischen Bahnen wurde diese erhöhte Sicherung im allgemeinen durch die vorerwähnten Einrichtungen (Blockwerke) erzielt, welche den Fahrdienstleitern zur Festlegung oder Freimachung der Hauptsignalhebel der Stellwerke überwiesen waren, doch kamen und kommen sie wohl auch ausnahmsweise in einer der englischen Form ganz verwandten Abart auf ausgedehnten Bahnhöfen zur Anwendung, falls sich daselbst mehrere auf größere Entfernungen auseinandergerückte Stellwerke befinden, die trotz des Blockwerkes des Fahrdienstleiters eine gegenseitige Abhängigkeit einzelner ihrer Stellwerkshebel anfordern. Wahrscheinlich gab das englische Beispiel die Anregung dazu, daß man in Deutschland, woimmer elektrische Streckenblocksignalanlagen bestanden, dieselben grundsätzlich mit den Stellwerken der Stationen in Zwangverbindung brachte, sei es unmittelbar an den Stellwerkshebeln, sei es im Wege der Blockwerke des Fahrdienstleiters, eine Anordnung, die übrigens ebenfalls schon Ende der Siebzigerjahre durch C. Frischen bezw. Siemens & Halske zur Anwendung gebracht worden ist. Unter den zur Bewerkstelligung der Abhängigkeiten zwischen zwei Stellwerken oder zwischen einem Stellwerke und einer Zustimmungs- oder Befehlsstelle dienenden elektrischen Verschlußvorrichtungen hatten in England neben den Sykes-Apparaten jene von Farmer & Tyer [20]) und Chambers [21]) in zahlreichen verschiedenen Abarten

---

[12]) In der englischen Abteilung der „Internationalen Weltausstellung in Wien" war im gleichen Jahre ein kleines Weichen- und Signalstellwerk von der Firma Saxby & Farmer ausgestellt. Vgl. a. „Revue industrielle", 1875, S. 266 und 293.

[13]) Vgl. G. Kecker: „Vergleichende Studien über Eisenbahn-Signalwesen", Wiesbaden, 1883, S. 58.

[14]) Deutsches Reichs-Patent Nr. 1697 v. J. 1876. Eine ältere Konstruktion E. Rüppels wurde vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen schon in der Periode 1869 bis 1872 mit einem Preise ausgezeichnet. Vgl. „Zeitschrift f. Bauwesen", 1869, S. 521. „Organ f. d. Fortschritt d. Eisenbahnwesens", 1875, S. 156.

[15]) Vgl. Scholkman: „Die Eisenbahn-Technik der Gegenwart", II. Band, IV. Abschnitt, I. u. II. Teil; Wiesbaden, 1891. G. Rank in „Dr. Rölls Eisenbahn-Encyklopädie", Wien, 1895, I. Aufl., B. VII, S. 3103 und 3480.

[16]) Vgl. Zetzsche: „Handbuch der Telegraphie", B. IV, S. 771.

[17]) Solche Stellwerksblockungen sind von Schnabel & Henning zu Ende der Siebzigerjahre auch als rein mechanische Anordnungen, nämlich mittels Doppeldrahtzügen ausgeführt worden.

[18]) Vgl. „Dinglers Polytechn. Journal", 1878, B. 229, S. 43.

[19]) Vgl. Zetzsche: „Handbuch der Telegraphie", B. IV, S. 743 und „Organ f. d. Fortschritte d. Eisb.-Wesens", 1894, S. 122.

[20]) Englisches Patent vom 10. Juni 1874, Nr. 2433.

[21]) „Rairoad Gazette", 1879, S. 55.

Digitized by Google

die ausgedehnteste Verbreitung gefunden, während man auf den europäischen Festlandbahnen so ziemlich ausschließlich für diesen Zweck das Siemens & Halskesche Blockwerk verwendet, andere Anordnungen jedoch, wie jene von Hyronimi[22]), Hattemer[23]), Schellens[24]) Löbecke[25]), Peyer[26]), Lartigue, Flammache und andere mehr, nur fallweise in Gebrauch genommen hat und ausnahmsweise wohl noch jetzt benutzt. Eine äußerst wertvolle Vervollkommnung erfuhren Ende der Achtzigerjahre die elektrischen Festlegungen an den Siemens & Halskeschen mechanischen Stellwerken durch Annahme des Rankschen Fahrstraßenverschlusses, der es mit sich bringt, daß außer den gewöhnlichen Sicherheiten auch noch die Umstellung der für eine freigegebene Fahrstraße gestellten Weichen nicht bloß von der erfolgten Rückstellung des betreffenden Fahrsignals, sondern auch noch von der Erlaubnis (Entblockung) des Fahrdienstleiters abhängt, die vorher erteilt worden sein muß. Da die letztere bei richtiger Dienstabwicklung, erst nach Eintreffen des Zuges erfolgt, so wird der Stellwerkswärter hiedurch außerstande gesetzt, irgend eine der zur Fahrstraße gehörenden Weichen, während sie durch den Zug befahren werden, umzustellen. Anordnungen, welche dieselbe Aufgabe erfüllen sollen und für wichtigere Stellwerke als selbstverständliche Ergänzung anzusehen sind, wurden in den verschiedensten Ausführungen hergestellt, und zwar auch in solchen, die unter Ausscheidung jeder besonderen Einflußnahme des Fahrdienstleiters unmittelbar durch die Züge selbst gesteuert werden. Vielfach wird derselbe Zweck, wie es namentlich bei älteren Anlagen mit Hilfe sogenannter Druck- oder Sperrschienen der Fall ist, lediglich durch mechanische Mittel erreicht.

Alle obigen Betrachtungen haben sich auf Stellwerke bezogen, an den die Bewegungen der Signale und Weichen durch einen Wärter mittels Kurbel oder Handhebel bewerkstelligt wird, die Übertragung der menschlichen Kraft zu den betreffenden Antriebsvorrichtungen durch Gestänge oder Drahtzüge erfolgt und die gegenseitigen Abhängigkeiten der ins Stellwerk einbezogenen Weichen- und Signalstellhebel durch verschiebbare Verschlußlineale und Fallen, Knaggen, Bolzen, Schlitze oder dgl. geschieht, kurz, bei denen der eigentliche Stellwerksbetrieb auf rein mechanischem Wege durchgeführt wird. Die im Laufe der Jahre vollzogene Weiterentwicklung dieser zu den Hauptförderungsmitteln unserer heutigen Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen gehörenden Einrichtungen hat zunächst in England, dann in Belgien, Frankreich und Nordamerika u. a. zu einer großen Vollkommenheit der Stellwerke geführt, ganz besonders aber in Deutschland, wo im allgemeinen Anlagen mit getrennten Weichenstell- und Weichenverriegelungs-Vorrichtungen nicht angewendet sind, dafür aber aufschneidbare Weichenverschlüsse (Spitzenverschlüsse)[27]) verlangt werden, mittels denen nicht nur den zerstörenden Wirkungen des Aufschneidens an der Weiche begegnet, sondern dieses Vorkommnis auch am Stellwerk kenntlich und durch selbsttätiges Festlegen des abhängigen Signalhebels unschädlich gemacht wird.

(Fortsetzung folgt.)

[22]) Hartlebens: „Elektrotechn. Bibliothek", Wien, 1883, B. XII, S. 266.

[23]) G. Rank: „Dr. Rölls Eisenbahn-Encyklopädie", I. Aufl., B. II, S. 608.

[24]) Kohlfürst: „Die elektr. Eisb.-Telegraphen- und Signalmittel auf der Frankfurter internat. Ausstellung", Stuttgart, 1893, S. 144.

[25]) „Centralblatt für Elektrotechnik", 1886, S. 403.

[26]) Kohlfürst: „Die elektr. Eisenbahn-Telegraphen- und Signalmittel auf der Frankfurter internationalen Ausstellung", Stuttgart, 1893, S. 131.

[27]) Vgl. Scholkmann: „Die Eisenbahntechnik der Gegenwart", Wiesbaden, 1901, B. II, Abschn. IV, I. Teil, S. 1024.

Die wirtschaftlichen Aufgaben Österreichs nach dem Kriege.

Vortrag, gehalten am 23. November 1915 im Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten von Dr. Karl Pribram.

Alle die großen, in der Weltgeschichte eine Epoche begrenzenden Kriege haben auch im Wirtschaftsleben das Hereinbrechen einer neuen Zeit bezeichnet; so trennen die Kämpfe der Völkerwanderung die wirtschaftliche Kultur des Altertums von jener des auf den Grundlagen der Naturalwirtschaft beruhenden Mittelalters; die Kreuzzüge bezeichnen das Ende des Feudalsystems, der 30jährige Krieg eröffnet in Mitteleuropa die Zeit des merkantilistischen Staates, der eine verlagsmäßig betriebene Großindustrie schuf und die Verknüpfung der früher abgeschlossenen Wirtschaftsgebiete zu einer Weltwirtschaft vorbereitete; die napoleonischen Kriege bedeuten die Einleitung zu der großen Periode der Industrialisierung der Wirtschaft. Diese Zusammenhänge sind so zwingend, daß die materialistische Geschichtsauffassung in Umkehrung des Verhältnisses zwischen Ursache und Wirkung den Versuch gemacht hat, alles geschichtliche Geschehen, mithin auch die Kriege selbst, unmittelbar aus den Veränderungstendenzen des Wirtschaftslebens abzuleiten, die letzteren als die Ursachen, das Bewirkende, alle übrigen sozialen, geistigen, sittlichen Erscheinungen als deren Folgen aufzufassen.

So dürfen wir vielleicht vermuten, daß auch nach diesem Weltkriege, der doch wohl seinem Ende entgegengeht, ebenfalls ein neuer Abschnitt des Wirtschaftslebens beginnen werde. Dies ist nicht etwa so zu verstehen, als ob wir mit einer grundsätzlichen Umgestaltung aller wirtschaftlichen Verhältnisse zu rechnen hätten. Nur Utopisten, an denen es freilich niemals gefehlt hat, haben geglaubt, mit einem Schlage, sei es durch ein Gesetz oder durch einen übereinstimmenden Willensausdruck der Menschen, Erzeugung und Verteilung der Güter von Grund aus umgestalten zu können. Davon kann nicht die Rede sein; alle Änderung muß an das Vorhandene anknüpfen und es in langsamem, zähem Wirken umgestalten; die Ansätze zur Änderung müssen vorhanden sein, dem Auge des sorgsamen Beobachters vielleicht heute schon erkennbar. Aber jede große Erschütterung im Leben der Menschen verschärft die vorhandenen Ansätze zu neuen Bildungen und läßt das wirklich Alte, dem Untergang Geweihte um so rascher seinem Schicksale verfallen. Wie ein in eine gesättigte chemische Lösung geworfener Stein bloß durch die Erschütterung, die er erzeugt,

Digitized by Google

die bewegungslosen Teilchen zu Kristallen vereinigt, so gibt auch die gewaltige Wirkung eines großen Krieges den im Wirtschaftsleben vorhandenen, nach neuen Gestaltungsformen strebenden Kräften einen ungeahnten Antrieb, und vollendet in wenigen Jahren eine Entwicklung, die sonst Jahrzehnte gebraucht hätte, um sich zu entfalten.

Schon vor dem Kriege war in allen Kulturstaaten eine Erscheinung zu beobachten, die man als „Tendenz zur Organisierung des Wirtschaftslebens" bezeichnen kann. Hatte das 19. Jahrhundert überall die letzten Reste der wirtschaftlichen Verbände, die das Leben der Vergangenheit beherrscht hatten, zerstört, hatte es grundsätzlich die ganze Wirtschaft in einzelne Wirtschaftssubjekte aufgelöst, so zeigten sich nun deutlich wieder Ansätze zur Bildung neuer Wirtschaftsverbände: Die Kartelle und Trusts als Verbände der Unternehmer auf der einen, die Gewerkschaften als Verbände der Arbeiter auf der anderen Seite waren die stärksten, aber weitaus nicht die einzigen Formen dieses Organisierungsprozesses, der, in langsam fortschreitender Entwicklung eine Beseitigung des auf dem Waren- und Arbeitsmarkte herrschenden ungeregelten Wettbewerbes verhieß. Gleichzeitig damit machte der Vorgang der Anhäufung großer Kapitalien in einzelnen Unternehmungen rasche Fortschritte und erzwang ständig neue Formen der Kapitalsvereinigung. Die Staatsverwaltung stand im Grunde ratlos dieser Entwicklung gegenüber; es fehlte ihr an dem tiefen Einblicke, der zur richtigen Deutung dieses Vorganges erforderlich ist; es fehlte ihr gleichzeitig, da immer noch die Überzeugung von der Zwecklosigkeit, ja Gefährlichkeit jedes scharfen Eingriffes des Staates in das Wirtschaftsleben die Politik beherrschte, an der erforderlichen inneren Kraft, diese neuen Gefüge zu meistern, ihren Wirkungen eine bestimmte Richtung zu geben.

Nun hat gerade der Krieg, der alle, auch die wirtschaftlichen Kräfte, zu einem bestimmten Ziele zusammenzwang, der Staatsgewalt eine seit einem Jahrhundert ungekannte Macht verliehen; eine Macht, die grundsätzlich vor keinem Eingriffe in das Wirtschaftsleben zurückscheuen dürfte, wenn es das Wohl der Allgemeinheit, die Aufgaben der Kriegführung erheischten. Fassen wir in einer kurzen Übersicht die Veränderungen zusammen, die der Krieg im Wirtschaftsleben hervorgerufen hat, so wird uns vollends klar, in welch erstaunlichem Maße der Staat — bei uns wie anderwärts — in den Mittelpunkt des Wirtschaftsgetriebes getreten ist:

Der Krieg hat eine Zwangsläufigkeit der Gütererzeugung geschaffen, die ihre Bestimmung vor allem durch die Bedürfnisse der Heeresverwaltung erhält. Überall ist die letztere und mit ihr der Staat als der wichtigste Käufer aufgetreten, überall hat der Markt und die Gütererzeugung von hier aus die entscheidenden Aufträge erhalten. In kurzer Zeit hat unsere Industrie eine Umwandlung durchgemacht, die sich den neuen, veränderten Bedürfnissen mit erstaunlichem Erfolge anpaßte; und nicht zuletzt dieser Anpassungsfähigkeit sind die großen Erfolge der Kriegführung zu verdanken.

Auch die Absperrung unserer Wirtschaft vom Auslande hat eine gewisse Zwangläufigkeit der Gütererzeugung bewirkt; die Notwendigkeit, alle für den eigenen Bedarf erforderlichen Güter aus den eigenen vorhandenen Mitteln zu erzeugen, hat neue Industrien entstehen lassen, die unter der Herrschaft des Weltwettbewerbes nicht ertragsfähig gewesen wären. Schon heute darf die Frage gestellt werden, ob nicht das Bedürfnis, diese Industrien dauernd aufrecht zu erhalten, zu einer gesteigerten Absperrung des Inlandmarktes von der Weltproduktion führen werde. So hat zum Beispiel im Deutschen Reiche das Bedürfnis der Heeresverwaltung und der Landwirtschaft nach stickstoffhaltigen Stoffen die Einführung eines Stickstoffmonopols veranlaßt, das überseeische Erzeugnisse zu verdrängen bestimmt ist; bei uns ist eine ähnliche Bildung in Entwicklung begriffen.

Auf allen Gebieten, auf denen die Not ein Haushalten mit den vorhandenen Vorräten forderte, hat der Staat nicht gezögert, für eine sorgfältige Sammlung der Vorräte zu sorgen, um ihre Verteilung unter dem strengen Gesichtspunkte der Dringlichkeit des Bedarfs vornehmen zu können. Diese Bedarfsregelung erstreckt sich auf industrielle Rohstoffe und Halbfabrikate — Wolle, Kupfer, Zinn und andere Metalle, Melasse, Preßhefe, Spiritus — ebenso wie auf die unentbehrlichen Lebensmittel, vor allem das Getreide. Einkaufs- und Verteilungsstellen unter staatlicher Leitung sind unentbehrliche Hilfsmittel der Kriegswirtschaft geworden. Wird die Staatsgewalt diese glücklichen, erfolgreich wirkenden Mittel zur Organisierung des Wirtschaftsablaufes nach dem Kriege ohneweiters aus der Hand geben? Wäre nicht auch in Friedenszeiten eine Bedarfsregelung von einem Mittelpunkte aus denkbar und wünschenswert?

Als wichtigster Abnehmer der Waren hat der Staat die Macht der Gewerkschaften, der Organisationen der Arbeiter gebrochen, da er alle Lohnkämpfe allen Streit um die Arbeitsbedingungen zur Sicherung der ungestörten Lieferung für den Heeresbedarf verhindern mußte. Im Deutschen Reiche und in Österreich-Ungarn ist dies ohne irgend welche Schwierigkeiten gelungen; nicht so in England, wo immer wieder die Arbeiterorganisationen ernstliche, groß angelegte Versuche unternehmen, ihren Bedürfnissen, auch im Widerspruche mit den Bedürfnissen der Kriegführung, im Lohnkampfe Geltung zu verschaffen. Der Staat hat sich andererseits der Unternehmerorganisationen bedient, um die großen Lieferungen nach einheitlichen Grundsätzen zu vergeben und auf die leistungsfähigen Betriebe aufzuteilen. Auch auf diese Verbände hat er einen früher ungekannten Einfluß gewonnen, den er wohl nicht so leicht wieder aufgeben wird.

Das ganze Verkehrswesen steht vollends unter der Herrschaft des staatlichen Bedarfs. Wenn jemals, so hat dieser Krieg in überzeugender Weise bewiesen, daß die Staatsgewalt über alle Verkehrsmittel unumschränkt verfügen müsse, daß nur der Staatsbetrieb für unsere Eisenbahnen und Verkehrsanstalten geeignet ist. Der Ausbau unseres Verkehrsnetzes unter strenger Beachtung der Bedürfnisse auch der Kriegführung und Heeresleitung scheint heute eine unbestreitbare Forderung zu sein.

Hat der Krieg in einem großen Teile unserer Bevölkerung ein ihm unbekanntes tiefes Gefühl der Zugehörigkeit zu unserem Staate erzeugt, das in dem Bewußtsein wurzelt, daß der einzelne in seinem Schicksale völlig von dem Wohle des Staates abhängig ist, so hat er auch auf dem engeren Gebiete der wirtschaftlichen Tätigkeit eine geistige Verfassung hervorgerufen, die ich als wirtschaftlichen Patriotismus bezeichnen möchte. So stehen wir vielleicht am Vorabende eines bedeutungsvollen Wandels unserer wirtschaftlichen Ethik. Nicht nur als Abnehmer von Gütern, als Auftraggeber größten Stils hat der Staat sich in den Mittelpunkt des Wirtschaftslebens gestellt, auch als Schuldner ist er durch die Aufnahme der Kriegsanleihe in den breitesten Schichten des Volkes in ein bisher nicht vorhandenes inniges wirtschaftliches Verhältnis zu seinen Angehörigen getreten. Der Schuldner ist es, an dessen Wohlstand und Gedeihen der Gläubiger das größte Interesse hat; der Staat ist heute seiner ganzen Bevölkerung gegenüber auf das tiefste verschuldet, und diese Schuld, mit ihr die Verknüpfung beider Teile, wird noch wachsen. Die Absperrung des Inlands von dem feindlichen Auslande wird nach dem Kriege, wenn der Kampf der blutigen Waffen eine Fortsetzung mit den Werkzeugen der Handels- und Wirtschaftspolitik finden wird, andere, aber zweifellos noch immer sehr scharfe Formen annehmen. Das freie Wandern der Kapitalien ins Ausland, das vor dem Kriege ungehemmt stattfand, wird von selbst eine Beschränkung er-

Digitized by Google

fahren; zu tiefgehend waren die Schäden, die der Krieg jenen zufügte, die im Feindeslande ihr Vermögen angelegt hatten, als daß der Kapitalist die gleiche Gefahr leichtherzig wieder auf sich nehmen könnte. Aber auch der Staat wird die freie Beweglichkeit der Kapitalien nicht mehr ohneweiters gestatten können. Wie wir nach dem Kriege einer Zeit des schärfsten Paßzwanges, der strengsten Überwachung der Persönlichkeit entgegengehen, so wird auch eine Überwachung des Kapitals stattfinden; ängstlich wird die Staatsverwaltung darauf bedacht sein, jene Kapitalien, die für die inländische Wirtschaft erforderlich sind, dieser zu sichern, zumal die außerordentlich gesteigerten Lasten des Staatshaushaltes, die, um nur die Verzinsung der neuen Staatsanleihen zu decken, eine Erhöhung der Staatseinkünfte um etwa ein Drittel ihres bisherigen Betrages erfordern werden, nur mit Hilfe einer gewaltigen Steigerung des Wirtschaftsertrages aufgebracht werden können.

Alle diese Erwägungen, die hier nur in wenigen Worten angedeutet werden können, lassen uns erkennen, daß das Wirtschaftsleben in Zukunft wieder, wie einst in den Tagen des Merkantilismus, durch politische Ziele beherrscht werden wird, daß das Zeitalter der unbedingten Freiheit des einzelnen in seiner wirtschaftlichen Betätigung nun vorüber ist. Auf allen Gebieten wird der Staat wieder wirtschaftliche Gliederungen schaffen müssen, für die ja aus der vergleichsmäßig kurzen Zeit des Krieges Beispiele genug vorhanden sind; gegen diese Entwicklung scheint es keine ernstlichen Widerstände zu geben.

(Schluß folgt.)

STROMBAHNEN.

Die Schnellbahnen in Groß-Berlin. In der Versammlung des Vereines für Eisenbahnkunde, die unter dem Vorsitz des Wirklichen Geheimen Rates Dr. Ingenieur Schroeder vor kurzem stattfand, sprach der verkehrstechnische Oberbeamte des Zweckverbandes Prof. Giese über die im Betriebe befindlichen Schnellbahnen in Groß-Berlin. In dem Vortrage wurde die technische Seite der Schnellbahnen eingehend behandelt. Die Länge des jetzt in Verkehr befindlichen Schnellbahnnetzes von Groß-Berlin beträgt rund 37 *km*; es wird in seiner gesamten Ausdehnung von der Hochbahngesellschaft betrieben. Nach Hinzutritt der städtischen Nordsüdbahnstrecke Seestraße—Gneisenaustraße, der AEG-Bahnstrecke Gesundbrunnen—Hermannplatz und der Verstärkungsstrecke der Hochbahngesellschaft Wittenbergplatz—Gleisdreieck wird sich das Netz um rund 19 *km* auf 56 *km* erweitern. Hiezu kommen noch die bereits vertraglich festgelegten, aber noch nicht landespolizeilich genehmigten Strecken Klosterstraße—Frankfurter Allee und Gneisenaustraße—Ringbahnhof—Neukölln mit zusammen 10 *km*, so daß in absehbarer Zeit das Berliner Schnellbahnnetz eine Länge von rund 66 *km* aufweisen wird. Von dieser Gesamtlänge sind nicht weniger als 41 *km* Untergrundbahnstrecken, obgleich die unterirdische Bauweise in Berlin bekanntlich wegen des schlechten Baugrundes und des hohen Grundwasserstandes sehr teuer ist. Die Neigungen der Schnellbahnen sind allmählich größer geworden; in Berlin beträgt die vorkommende stärkste Neigung eines Hauptgleises 1:23·5, in Hamburg sogar 1:20·7. Der kleinste Krümmungshalbmesser auf dem Netz beträgt für Hauptgleise in einem Falle 75 *m*, sonst 80 *m* und mehr. In den Hauptgleisen der Haltestellen kommen kleinere Halbmesser als 150 *m* nicht vor. Der Weichenwinkel der Schnellbahnen beträgt in den Hauptgleisen allgemein 1:7, während er in Nebengleisen bis auf 1:5 heruntergeht.

Die Bauart der Hochbahnstrecken war bisher innerhalb des Netzes der Hochbahngesellschaft allgemein zweistützig über Promenaden ausgeführt; jetzt folgt bei der AEG-Bahn in der Badstraße die einstützige Hochbahnanlage nach dem Vorbild der bekannten Schwebebahn-Probestrecke in der Brunnenstraße. Die vorgeschriebene lichte Höhe unter dem Hochbahnviadukt ist allmählich heraufgesetzt und beträgt bei der AEG-Bahn 4·65 *m*, ein Maß, das mit Rücksicht auf die mögliche Einführung von zweistöckigen Straßenbahnwagen für notwendig erachtet wurde.

Die Querschnitte der Untergrundbahn in Berlin haben die von Siemens & Halske geprägte Grundform im allgemeinen beibehalten. Die Nordsüdbahn wird im Gegensatz zu der bisherigen Ausführungsform mit Mittelstützen ohne solche in Eisenbeton ausgeführt. Die lichte Tunnelbreite ist allmählich von 6·24 *m* auf den älteren Strecken der Hochbahngesellschaft auf 6·9 *m* bei der Nordsüdbahn, die lichte Höhe von 3·24 *m* auf 3·8 *m* bei der AEG-Bahn heraufgesetzt worden. Der Gleisabstand ist den breiteren Wagen entsprechend von 3·24 *m* auf 3·6 *m* gestiegen.

Die Entfernung der Haltestellen voneinander wechselt von 320 *m* bis zu 1210 *m*. Die durchschnittliche Haltestellenentfernung von 775 *m* ist eine recht zweckmäßige. Die Bahnsteige der Schnellbahnen werden in neuerer Zeit allgemein in Inselform ausgefürt; ihre Länge beträgt bei der Hochbahngesellschaft 110 *m*, bei der Nordsüdbahn 80 *m* und bei der AEG-Bahn 130 *m*. Die Bahnsteigbreite schwankt bei Außenbahnsteigen zwischen 3·5 *m* und 4 *m*, bei Inselbahnsteigen zwischen 6·5 *m* und 16 *m*, die übliche Breite bei diesen beträgt 7 bis 8 *m*. Die Zwischenbahnhöfe haben einfache Durchgangsform. Die Wende- und Endbahnhöfe sind entsprechend mit Kehr- und Aufstellungsanlagen ausgestattet. Der Umsteigeverkehr zwischen den einzelnen Schnellbahnlinien wird mit dem weiteren Ausbau des Schnellbahnnetzes von Groß-Berlin eine zunehmende Bedeutung erhalten. Es ist deshalb notwendig, daß in der Anlage der Umsteigebahnhöfe darauf besonders Rücksicht genommen wird, auch da, wo die Linien verschiedener Unternehmen zusammenlaufen.

Die Wagen der Schnellbahnen sind allmählich immer größer geworden. Während die Hochbahnwagen 70 bis 75 Personen fassen, kann jeder Wagen der Nordsüdbahn bereits 100 und der der AEG-Bahn sogar 119 Personen befördern. Da die gröstmögliche Zuglänge auf den drei genannten Bahnen 8, 6 und 9 Wagen beträgt, so kann jeder Zug der Hochbahngesellschaft und Nordsüdbahn bis zu 600 Personen, jeder Zug der AEG-Bahn sogar bis zu 1070 Personen aufnehmen. Die Leistungsfähigkeit der Schnellbahnen ist recht beträchtlich. Bei einer Zugfolge von $11^1/_2$ Minuten können die Hochbahn und die Nordsüdbahn stündlich bis zu 24.000 Personen und die AEG-Bahn sogar bis zu 43.000 Personen befördern.

Alle deutschen Schnellbahnen werden mit Gleichstrom von 600 bis 800 Volt Spannung betrieben. Die Stromzuführung zu den Wagen geschieht durch Unterleitung mittels der sogenannten dritten Schiene.

An den Vortrag schloß sich eine Besprechung, in welcher der Vorsitzende und Wirklicher Geheimer Oberbaurat Schürmann namentlich darauf hinwiesen, daß es sich zur Förderung des Verkehrs empfehle, für das Umsteigen auf den dafür bestimmten Bahnhöfen nach Möglichkeit bequeme Einrichtungen zu treffen. Am leichtesten sei dies zu erreichen durch Anordnung der Gleisanlagen für den Richtungsbetrieb, wie zum Beispiel auf dem Bahnhof Bismarckstraße der Hoch- und Untergrundbahn in Charlottenburg. Geheimer Baurat Kemmann weist darauf hin, daß eine derartige Gleisführung nicht immer durchführbar sei. Dies müsse von Fall zu Fall untersucht werden. Hier seien nicht nur die bau- und betriebstechnischen Fragen in Betracht zu ziehen, sondern namentlich auch ins Gewicht

Digitized by Google

fallend, ob es sich um Bahnhöfe einer und derselben Verwaltung oder um Gemeinschaftsbahnhöfe verschiedener Verwaltungen handle. Im letzteren Falle könne schon die Tarifrage, wie der Berichterstatter eingehender begründet, auf die Gleisgestaltung der Gemeinschaftsbahnen von Einfluß sein. Zum Schlusse wurde noch der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß die Tarifrage kein Hindernis bilden werde, die bleibenden Anlagen auch auf Gemeinschaftsbahnhöfen für den Umsteigeverkehr so bequem, wie möglich zu gestalten.

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges*). Seine k. und k. Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Franz Salvator haben als Protektorstellvertreter des Roten Kreuzes in der Monarchie in von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät Allerhöchst übertragenem Wirkungskreise in Anerkennung besonderer Verdienste um die militärische Sanitätspflege im Kriege mit höchster Entschließung vom 6. November d. J. taxfrei zu verleihen geruht:

Das Offiziersehrenzeichen vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration: den Sektionschefs Stanislaus Ritter von Rawicz Kosiński, Dr. Viktor Rudel, Siegmund Ritter von Solvis, Wenzel Burger, Karl Rother, Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen, und Karl Gölsdorf, den Ministerialräten Heinrich Hirt und Dr. Franz Deschka, den Hofräten Rudolf Karasek und Karl Wurth — sämtliche des Eisenbahnministeriums; ferner dem Hofrate und Staatsbahndirektor Viktor Marek in Prag; dem Ministerialrate und Staatsbahndirektor Dr. Hans Kolisko in Wien; dem Ministerialrate Dr. Albert Geutebrück, Direktor der Nordwestbahn in Wien; dem Hofrate und Staatsbahndirektor Franz Stržizek in Pilsen; dem Hofrate und Staatsbahndirektor Dr. Rudolf Schmitz in Triest; dem Hofrate und Staatsbahndirektor Wladimir Ritter von Zborowski-Kostrakiewicz in Krakau; dem Hofrate und Direktor der Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft Dr. Albert Speil Ritter von Ostheim; dem Hofrate Josef Fortwängler, Vorstande der Direktion für die Böhmische Nordbahn in Prag; dem Hofrate und Staatsbahndirektor Adolf Appel in Olmütz; dem Hofrate und Staatsbahndirektor Dr. Gustav Scheikl in Linz; dem Hofrate und Staatsbahndirektor Karl Jęczmieniowski in Innsbruck; dem Hofrate Rudolf Boynger, Direktorstellvertreter der Nordbahndirektion in Wien; dem Sektionschef a. D. Dr. August Ritter von Weeber, Generaldirektor der priv. Südbahngesellschaft; dem Hofrate a. D. Dr. Hermann Tschiggfrey, Betriebsdirektor der priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn; dann

das Ehrenzeichen zweiter Klasse vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration: dem Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Alois Koranda des Bahnbetriebsamtes Časlau; den Oberbauräten Johann Rihošek und Josef Rybák, dem Obersanitätsrate Dr. Andreas Bogdan, den Oberbauräten Philipp Hanke und Gustav Garlik Ritter von Osoppo, den Oberinspektoren kaiserlichem Rate Gustav Rieder und Edmund Demelmayer, dem Regierungsrate Anton Freytag, dem Titular-Oberstaatsbahnrate Rudolf Mitterer, dem Baurate Eduard Schwehla, dem Medizinalrate Dr. Josef Renner, dem Staatsbahnrate Ludwig Zagórny-Marynowski, den Ministerialvizesekretären Dr. Gustav Huber und Dr. Johann Pospišil, dem Oberingenieur Karl Fasse, den Rechnungsräten Rudolf Schlesinger und Emmerich Schwayer und dem Ministerialkonzipisten Dr. Rainer von Reinöhl — alle 18 des Eisenbahnministeriums; dem Regierungsrate Dr. Siegmund Fried der Generalinspektion der österreichischen Staatsbahnen; dem Regierungsrate und Direktorstellvertreter Ludwig Paul der Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft; dem Regierungsrate und Staatsbahndirektorstellvertreter Dr. Hugo Bergmeister in Innsbruck; dem Regierungsrate und Staatsbahndirektorstellvertreter Felix Ritter von Szlachtowski in Krakau; dem Regierungsrate und Staatsbahndirektor-Stellvertreter Georg Eckl in Linz; dem Regierungsrate und Direktorstellvertreter Wenzel Pokorny der Nordwestbahndirektion; dem Baurate Hans Sedlak der Staatsbahndirektion in Olmütz; dem Sektionsrate a. D. Dr. Hans Ritter von Gintl, Generaldirektor der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Prag; dem Regierungsrate Johann Herrdegen der priv. Eisenbahn Wien—Aspang in Wien; dem Oberinspektor Josef Klein und dem Titularinspektor Adolf Predikant — beide der priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Teschen; dem Präsidenten Dr. Franz Conte Sordina und dem Betriebsleiter Rüdiger Cecchetti — beide der Triester Tramwaygesellschaft in Triest; dem kaiserlichen Rate Oberinspektor Karl Zawadil in Wien; ferner in Anerkennung besonderer Verdienste um das Rote Kreuz: das Ehrenzeichen zweiter Klasse vom Roten Kreuze, taxfrei: dem Inspektor der österreichischen Staatsbahnen Ludwig Kalmus in Wien; ferner die silberne Ehrenmedaille vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration: dem Beamten Ludwig Palme und die bronzene Ehrenmedaille vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration: dem Stationsaufseher Edwin Stiller, dem Portier Johann Chowaniec und dem Kondukteur Georg Liszka — alle vier der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Titeländerung. Zufolge Allerhöchster Entschließung vom 24. November 1915 haben die Fachbeamten der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen in der siebenten Rangklasse statt des Diensttitels „Inspektor der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen" fortab den Diensttitel „k. k. Inspektionsrat" und jene in der sechsten Rangklasse statt des Diensttitels „Oberinspektor der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen" den Diensttitel „k. k. Oberinspektionsrat" zu führen.

* * *

Tarifarische und reglementarische Kriegsmaßnahmen.

Fahrbegünstigung für Angehörige kranker oder verwundeter Krieger. Auf Grund der mit den deutschen Bahnverwaltungen getroffenen Vereinbarungen wurde die den Angehörigen verwundeter oder kranker Soldaten zugestandene Begünstigung einer Fahrpreisermäßigung von 50% mit Gültigkeit vom 15. Dezember dahin erweitert, daß diese Personen für solche Reisen auch auf den deutschen Bahnen unter den dort geltenden Voraussetzungen diese Fahrpreisermäßigung in Anspruch nehmen können. Hiebei werden die in Österreich ausgestellten Ausweispapiere (Bestätigung der Sanitätsanstalt, versehen mit einer Bescheinigung der politischen Bezirks- oder der landesfürstlichen Polizeibehörde) für die Erlangung der Fahrbegünstigung auf den deutschen Strecken anerkannt. Mit den Bahnverwaltungen Ungarns, Bosniens und der Herzegowina bestehen ähnliche Vereinbarungen, mit der Einschränkung, daß für Fahrten zur Teilnahme an der Beerdigung von Kriegern von diesen Verwaltungen eine Ermäßigung nicht gewährt wird.

*) **Wir wären allen Lesern unserer Zeitschrift dankbar, wenn uns von derartigen Auszeichnungen, Belobungen, Anerkennungen und ähnlichem, welche den Verwaltungen als solchen oder einzelnen Bediensteten für besondere Leistungen anläßlich des Krieges zuteil werden, tunlichst in wortgetreuer Abschrift Kenntnis gegeben würde, um auf diese Weise eine Ruhmes- und Ehrenhalle für unseren Stand aufrichten zu können.** Die Schriftl.

Digitized by Google

Der Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten veranstaltet Donnerstag den 6. Jänner 1916, 1/2 5 Uhr nachmittags, im großen Konzerthause zugunsten des Bulgarischen Roten Kreuzes ein außerordentliches Konzert unter der Leitung des Chormeisters Karl Führich. Es gelangen Chorwerke von Rheinberger, Schubert, Pretinger, Attenhofer, Souczek, Gulbius, Heuberger, Kremser und Führich zur Aufführung. Allgemeiner Kartenverkauf ab 31. Dezember an der Tageskassa des Konzerthauses, woselbst am 18. Dezember Vormerkungen für Stammsitzinhaber entgegengenommen werden und bei Kehlendorfer, I. Krugerstraße 5.

BUCHANZEIGEN.

Die Bergstadt. Paul Kellers Monatsblätter. Breslau, Bergstadtverlag Wilh. Gottl. Korn. Preis vierteljährlich Mk. 3. Neben dem tiefen Ernst der Kriegszeit kommen auch die echt deutsche gemütstiefe Weihnachtsstimmung und der herzerquickende Humor zu ihrem Rechte. Besondere Hervorhebung verdienen in dieser Hinsicht Paul Kellers Betrachtung „Der Krieg und der liebe Gott", die schönen Dichtungen von A. Krieger „In tiefeinsamer Weihenacht" und L. Rohmer-Heilscher „Kindleinwiegen", ferner Kellers inniges Lied „Ich weiß nur einen Weihnachtsbaum", das Mittmann meisterlich vertont hat. Neu eingeführt ist eine „Chronik der Kunst und Wissenschaft", die sich sicher ebenso große Anerkennung erwerben wird wie die literarischen Rundschauen von E. M. Hamann und die Kriegsberichterstattung von Paul Barsch.

KLUBNACHRICHTEN.

Unsere Damen-Teeabende.

Der 9. Dezember 1915.

„Wer zählt die Packeln, nennt die Damen, die alle da zusammenkamen? So groß war der Erfolg, der der Einladung, für unsere Soldaten im Felde Weihnachtsgaben zu spenden und sich an diesem Abende an dem „Packeln" zu beteiligen, folgte, daß dieser Abend gänzlich im Zeichen des Gebens stand. War es schon vielversprechend, als die ganze Woche hindurch Spende auf Spende einlief, so daß aus den eingelaufenen Barbeträgen (Barspenden liefen ein von Sr. Exzellenz dem Herrn Klubpräsidenten, von Herrn Hofrat von Grimburg, Staatsbahnrat Stöger und Oberinspektor Wilhelm) nur ein verhältnismäßig geringer Betrag zum Ankaufe der Liebesgaben verwendet werden mußte, so war es geradezu rührend, wie sich an diesem Abende hunderte fleißiger Damenhände rührten, um die Gaben zu ordnen, in Einzelpakete zu schlichten und dann in die bereitgestellten Kisten zu packen. Es würde zu weit führen, wollte man jede Spende hier einzeln ausweisen; aber ein Bild bekommt man schon, wenn die Spender und Spenderinnen aufgezählt werden, und zwar der Reihenfolge des Einlaufes nach: Baronin Buschman, Hofrat Reiber, Hofrat Prinz, Fräulein Valker, die Frauen Lenze, Germ, Dörfler, Weiss, Wille, Gelbhaus, Kupka, Waber, Miklosich, Gumpelmayer. Draganicz, v. Loehr, Hofrat v. Neblinger, Frl. v. Neblinger, Frau Rother, Leipen, Geosich, Mauczka, Hirt, Oberstaatsbahnrat Dr. Hauler, die Frauen Liesek, Poeschko, Bachrach, Rotter, Herr Direktor Proch, Frau Teirich-Suess, Herr Regierungsrat Schubert, Frau Wenzl, Fräulein von Wittek, die Fräulein Kalser, Simonis, die Frauen Rosner, Scheichl, Proch, Arnold, Kafka, Prem, Taussig, v. Chmelarz, Herlitzka, Müller und nochmals Fräulein von Wittek und Frau Hofrat Mauczka.

Diese Spenden sowie die im Handeinkaufe besorgten Gegenstände ergaben: 400 Suppentabletten, 28 Pakete Bonbons, 52 Pakete Schokolade, 84 Pakete Lebkuchen, 287 Taschenfeuerzeuge, 286 Pfeifen, 185 Tabaksbeutel, 63 Pakete Tabak, 28 Zigarren, 1910 Zigaretten, 41 Zigarrenspitzen, 63 Zigarettenetuis, 241 Messer, 298 Taschentücher, 306 Bleistifte, 82 Envelopes Briefpapier, 4800 Feldpost- und Ansichtskarten, 10 Federstiele, 5 Radiergummi, 4 Brieftaschen, 5 Notes, 38 Kalender, 37 Bücher, 7 Nähzeuge, 12 Stück Seife, 1 Paket Tee, 4 Spiele, 3 Wintergilets, 14 Paar Socken, 2 Paar Pulswärmer.

Aus diesem reichlichen Vorrate wurden 310 Einzelpakete hergestellt; jedes enthielt — bei ehrlicher Verteilung — außer den Massenartikeln wie Karten und Zigaretten noch 15 bis 24 Gegenstände. Diese 310 Pakete wurden in 10 Kisten zu 31 Pakete (in jeder Kiste war ein Offizierspaket eingelegt) verpackt und an im Felde stehende Klubmitglieder oder deren Angehörige zur Weiterverteilung adressiert. Um die zeitgerechte Versendung bemühte sich unser Klubmitglied Seine Exzellenz Herr Feldmarschalleutnant Johann Löbl persönlich und diesem Umstande ist es wohl in erster Linie zu danken, daß bis nun schon von den meisten Adressaten die Bestätigungen über den richtigen Erhalt der Weihnachtsgaben eintrafen, wobei mit wärmstem Danke der Opferwilligkeit und der tatkräftigen Fürsorge unserer Damen und der Klubmitglieder gedacht wurde.

Diese Dankeskundgebungen vermitteln wir freudigst an die Adresse der Spender und Spenderinnen, müssen aber auch unsererseits dankbarst gedenken des Oberinspektors Herrn Flaum der Internationalen Transportgesellschaft, welcher uns in liebenswürdigster Weise — in dieser fuhrwerksarmen Zeit — die Sorge um die Beförderung der Kisten bis zum k. u. k. Kriegsfürsorgeamte abnahm, und dies für uns kostenlos bewerkstelligte.

Der Arbeitseifer unserer Damen war aber an diesem Abende auf eine harte Probe gestellt: war es doch bekannt geworden, daß Herr Hoforganist Professor Georg Valker es übernommen hatte, an diesem Tage mit einer Schaar erlesener Kunstkräfte den künstlerisch-musikalischen Teil zu bestreiten. Wenn wir berichten, daß unsere Gäste durch Herrn Konzertmeister Steiner, die Pianistin Fräulein Viola Theren, Frau Direktor Helene Proch (die unter anderen auch von Exzellenz Dr. v. Wittek komponierte Lieder sang), Herrn Hofburgschauspieler Franz Höbling und Herrn Hoforganist Georg Valker, am meisterhaft behandelten Harmonium entzückt wurden, so ist es wohl begreiflich, daß da die Arbeit stockte und sich die Zuhörer nur dem Genusse der gebotenen hohen Kunst hingaben. Die vom Publikum durch stürmischen Beifall ertrotzten Zugaben verlängerten wohl die Dauer des Konzerts; aber unsere, durch solche Darbietungen angeregten Damen verdoppelten in den Pausen ihre Tätigkeit und zur festgesetzten Stunde konnte das Fertigwerden der Packungen gemeldet werden.

Der Besuch war an diesem Abende, wie schon erwähnt, äußerst lebhaft, die Unterhaltung desgleichen; von Frau Direktor Proch gespendeter Tischschmuck, reizende, mit roten Maschen gezierte Krampusruten, erinnerten an das eben gefeierte Nikolofest. Weitere Spenden zur Jause brachten Frau Gans, Frau Pöschko, Frau Valker, Fräulein v. Wittek und Frau Woitischek.

Am 16. Dezember 1915

blieb der Besuch gegen den Vorabend auch nicht zurück; es galt vor den Weihnachtsfeiertagen Abschied zu nehmen und so kamen unsere lieben Stammgäste und auch wieder neue Besucher um die liebgewordene Beschäftigung für unsere Soldaten fortzusetzen. Diesmal folgten der Einladung unseres Damen-Komitee sowie des Herrn Professors Wilhelm Sommer bereitwilligst die Fräulein Kalser und Biswanger, die auf dem neugemieteten Klubklavier Brahms mit sehr schönem Erfolge darboten. Fräulein Betta Frankenbergers herrliche Stimme und feingeschulte Koloratur erzielte tosenden Beifall; desgleichen Herr Dr. Egon Rybiczka, der sich mit seinen schönen Liedern bei dem Publikum einschmeichelte, und den in unserem Kreise öfter zu hören uns aufrichtiges Vergnügen bereiten wird. Die Herren Dr. Benno Lie und Dr. Benno Wünsch erregten durch ihre glänzenden Vorträge teils Bewunderung, teils gewollte Heiterkeit, der sich niemand von den Zuhörern zu entziehen vermochte, und unser Professor Sommer, an dessen und seiner Gemahlin Liebenswürdigkeit sich der Klub noch niemals vergeblich gewendet, der stets mit Rat und Tat hilfsbereit eintritt, wo es nottut, war vorzüglich wie immer.

An diesem Abende zeigte es sich, wie notwendig für den Klub ein tadelloses Klavier ist. Die Erfahrung erhärtet die Überzeugung, daß für Künstler, wie wir solche bei unseren Veranstaltungen gerne sehen, mit einem ausgeliehenen Instrument das Auslangen nicht gefunden wird. Es liegt demnach die Anregung vor, für den Klub ein gutes Konzertinstrument zu beschaffen und, um die Finanzen des Klub nicht in Anspruch nehmen zu müssen, den nötigen Betrag durch Bausteine hereinzubringen. Einzelne Klubmitglieder haben bereits dieser Anregung Rechnung getragen und im Klubsekretariate Bausteine zu 2, 5 und 10 Kronen gezeichnet. Sobald diese Beteiligung den erhofften Umfang annimmt, und die Erwerbung eines Konzertflügels in sichere Aussicht gestellt sein wird, werden die Teilnehmer an dieser Zeichnung veröffentlicht werden.

* * *

Der Wirtschaftskrieg des Vierverbandes nach dem Weltkrieg. Unter diesem Titel behandelte Dr. Sigmund Schilder, Sekretär des k. k. österreichischen Handels-

Digitized by Google

museums, am 7. Dezember in einem Vortrag in unserem Klub jenen Wirtschaftskrieg gegen die Mittemächte, der in den Vierverbandsländern für die Zeit nach dem Abschluß des Weltkrieges geplant wird. Darnach hätten die Vierverbandsstaaten einen Wirtschaftsbund zu bilden. Die Mitglieder dieses Bundes sollen einander nicht nur wechselseitig, unter Zollbenachteiligung der Mittemächte, Vorzugszölle gewähren, sondern auch einen Finanzbund darstellen, der den wirtschaftlich schwächeren unter ihnen, namentlich Rußland und Italien, den bisherigen deutschen Kapitalsbeistand zu ersetzen und noch darüber hinaus Förderung zu gewähren hat. Auch soll die vor dem Weltkrieg in großem Maßstab vor sich gegangene „friedliche Durchdringung" der Vierverbandsländer durch Kapitalisten, Industrielle, Kaufleute, kaufmännische Angestellte und sonstige Auswanderer Deutschlands und Österreich-Ungarns mittels schroffer und aufsässiger Gestaltung des Niederlassungs-, Grundstück-, Gewerbe- und Bergbaurechts in den Vierverbandsländern gehemmt werden. Endlich wird auch großes Gewicht darauf gelegt, die erfolgreichen deutschen Vorgangsweisen auf dem Gebiete der Ausfuhr- und Industrieförderung den Verhältnissen der Vierverbandsländer anzupassen. Der planmäßigen Durchführung dieses Wirtschaftskrieges stehen zwar mancherlei innere Hemmnisse gegenüber, indem namentlich Rußland und Italien seiner Durchführung weit weniger gewachsen sind, als etwa Großbritannien und Frankreich. Als Abhilfsmittel gegen diese immerhin nicht ungefährlichen Pläne wäre insbesondere ins Auge zu fassen: Die Gegenschaffung eines Wirtschaftsbundes der Mittemächte und ihrer Verbündeten. Diese haben unter Sicherstellung wechselseitiger Zollbegünstigungen untereinander, bei den Vierverbandsländern vorerst für drei bis fünf Jahre das Wiederaufleben der vor dem Weltkrieg genossenen Meistbegünstigung durchzusetzen; hiedurch würde Zeit für Unterhandlungen über umfangreichere Meistbegünstigungs- und Tarifverträge bei ruhigem Blut gewonnen werden. Eine wirksame Unterstützung sowohl bei Durchsetzung der vorläufigen drei- bis fünfjährigen Meistbegünstigung als auch beim Abschluß der endgültigen Handelsverträge dürften die Mittemächte und ihre Verbündeten darin finden, daß ihnen die großen Seestraßen der Dardanellen und wahrscheinlich auch bald des Suezkanals zur Verfügung stehen werden, deren freie Durchfahrt hartnäckigen wirtschaftlichen Gegnern unter Umständen gesperrt werden könnte.

An diesen, mit großem Beifall aufgenommenen Vortrag knüpfte unser Klubmitglied Exzellenz Dr. von Pattai eine Reihe eigener wertvoller Darlegungen, die seinerzeit mit dem Vortrage des Herrn Sekretär Dr. Schilder zum Abdruck gelangen werden.

* * *

Veränderungen im Stande der Klubmitglieder im IV. Vierteljahr 1915.

Eingetreten sind als ordentliche Mitglieder: Herr Max Ritter v. Grabmayer-Angerheim, k. k. Hofrat; Herr William E. Hardy, Ingenieur; Herr Karl Pistorjus, Staatsbahnrat; Se. Exzellenz Herr Dr. Rudolf Freiherr v. Schuster-Bonnot, k. u. k. Geheimrat, k. k. Minister a. D., Gouverneur der Postsparkassa.

Eingetreten sind als außerordentliche Mitglieder: Herr Wilhelm Gerike, k. k. Hofopernkapellmeister a. D.; Herr Dr. Max Hell, k. k. Auskultant; Herr Otto Kanitz, k. k. Kommerzialrat; Herr Oskar Kraus, Direktor der Anglo-österr. Bank; Frau Staatsbahnrat Alice Leipen; Herr Leo Mändl, Industrieller; Herr Alfred Meixner, Zentraldirektor der Leykam Josefstaler Papierfabriken; Frau Cäcilie Millemoth, Sektionschefwitwe; Herr Karl Pichler Edler v. Deeben, k. k. Ministerialrat; Frau Fanny Rother, Oberbauratswitwe; Frau Irma Teirich-Suess, Generaldirektorswitwe; Fräulein Irma v. Wittek.

Gestorben sind: Herr Albert Drexler, Domänendirektor, Budapest; Herr Heinrich Honsig, Revident; Herr Fery Hunger, Assistent (im Felde gefallen); Herr Ernst Lichtenstadt, Oberinspektor der k. k. St. B.; Se. Exzellenz Herr Dr. Franz Liharzik, k. u. k. Geheimrat; Herr Eduard Sellner, Oberinspektor i. R.; Herr Christian Uzel, Hauptkassier i. R.; Herr Dr. Alois Weishut, Verwaltungsrat; Herr Franz Zeschitz, Inspektor i. R.

Stand mit Ende Dezember 1915: 1 Ehrenmitglied, 608 ordentliche, 12 außerordentliche, 50 unterstützende, zusammen 671 Mitglieder.

Neue Begünstigungen*).

Hofoperntheater. Für das Jahr 1916 wurden nachstehende Stammsitze erworben: Parkett, 12. Reihe Nr. 320 und 322 an geraden Tagen, Preis eines Sitzes K 9.—, Stammsitzzuschlag 60 h. IV. Gallerie 5. Reihe Nr. 150 und 152 an ungeraden Tagen, 5. Reihe Nr. 162 und 164 an geraden Tagen, Preis eines Sitzes K 3.50, Stammsitzzuschlag 30 h.

Hofburgtheater, IV. Gallerie, 4. Reihe Nr. 197 und 199 an ungeraden Tagen. Preis eines Sitzes K 2.50, Stammsitzzuschlag 30 h.

Die Stammsitze in den Hoftheatern müssen vier Tage vor dem Tage der Vorstellung vom Klub aus abgeholt werden, daher Bestellung vor diesem Tage unbedingt nötig. Bestellungen werden auf die im Spielplane verlautbarten Vorstellungen, jedoch nur für bestimmte Tage, nicht für bestimmte Vorstellungen entgegengenommen. Bestellungen durch Fernsprecher sind für den Klub nicht verbindlich.

Wiener Urania. Das Präsidium der Wiener Urania hat die, in Nr. 22 vom 15. November 1915, verlautbarten Begünstigungen über hierseitiges Einschreiten dahin ausgedehnt, daß Frauen und Kinder unserer Klubmitglieder, denen bisher nur der Bezug von Anschlußheften à K 2 zugestanden war, nunmehr selbständig unterstützende Mitglieder mit einem Jahresbeitrage von K 2.50 werden können. Durch dieses freundliche Entgegenkommen genießen die davon Gebrauch machenden Familienangehörigen unserer Klubmitglieder ungleich größere Ermäßigungen für die Vorstellungen als durch den Bezug von Anschlußheften.

Österr. Flottenverein-Kino, VI. Mariahilferstraße Nr. 85/87, gewährt unseren Klubmitgliedern und deren Familien gegen Vorweisung der Mitgliedskarte an Wochentagen an der Kassa folgende Ermäßigung:

1 Loge (6 Personen) . . .	statt K 12.—	K 10.—
1 „ (5 „) . . .	„ „ 10.—	„ 8.—
1 Logensitz	„ „ 2.50	„ 1.70
I. Estrade	„ „ 1.60	„ 1.10
II. „	„ „ 1.—	„ —.70
I. Parkett	„ „ 1.60	„ 1.10
II. „	„ „ 1.20	„ —.90
III. „	„ „ 1.—	„ —.80
I. Parterre	„ „ —.80	„ —.60

*) Wir ersuchen, von dieser sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und eventuelle, auf die Begünstigungen bezüglichen Wünsche und Reklamationen dem Klubsekretariate brieflich bekanntzugeben.

Wintersport am Semmering.

Infolge wiedereingetretener günstiger Schneeverhältnisse im Semmering-Gebiete werden die Sonn- und Feiertagszüge Nr. 39 (Wien S. B. ab 6²⁵ früh) und Nr. 40 (Wien S. B. an 10²⁵ abends) von Samstag den 25. Dezember 1915 angefangen bis auf weiteres wieder zwischen Wien und Mürzzuschlag in Verkehr gesetzt und auch die ermäßigten Rückfahrkarten zu diesen Zügen ausgegeben werden.

Für das österreichische Patent Nr. 58.685 des Herrn Dr. August Haarmann, Osnabrück, vom 1. Dezember 1912, betreffend:

„Schienenbefestigung für Eisenbahnschwellen"

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht.

Gefl. Anfragen zu richten an **Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Verein A. G., Osnabrück.**

Schnelldreh-Revolverstahl No 5% Marke: 5%

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

¤ Eigene Wintersportanlagen. ¤

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: *a)* Gebäude samt deren Zubehör, *b)* Mobilien aller Art, *c)* Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 149

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

Allgemeine Uniformierungsanstalt

BACK & FEHL

Wien, IX. Elisabethpromenade 23

Filialen: Triest, Krakau, Czernowitz

Uniformen für k. k. Staatsbahnangestellte in vorschriftsmäßiger und Extraausführung, vorzüglicher Schnitt, tadelloses Passen, billigste Preise

:: Prämiiert mit mehreren goldenen Medaillen ::

Telephon 13530 Telephon 13530

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 ¤ **Wien X/1** ¤ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom

¤ Turin 1911: 2 Große Preise ¤

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Telephon für Sackbestellungen 12986. Telephon für Fuhrenbestellungen 21113.

D. BERL

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und erstklassige Dzieditzer Steinkohlenbriketts.

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser, Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hillecher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 2. Wien, den 15. Jänner 1916. XXXIX. Jahrgang.

INHALT: Anzeigen. — Beitrag zur Geschichte der elektrischen Eisenbahneinrichtungen. (Fortsetzung folgt.) — Die wirtschaftlichen Aufgaben Österreichs nach dem Kriege. (Schluß.) — Sektionschef Karl Rother †. — Verschiedenes: Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Eine Lebensmittelniederlage für die Nordwestbahnbediensteten. Die Balkanzüge Berlin—München—Wien—Konstantinopel. Kolomeaer Lokalbahnen. Die Fürsorge für die verwundeten deutschen Krieger auf der Eisenbahn. Tarifarische und reglementarische Kriegsmaßnahmen. Zeitweilige Änderung der Ausladungsvorschriften. Kürzung der Frist für das Inkrafttreten von Tariferhöhungen. — Buchanzeigen: Der Wall von Eisen und Feuer. Geschäftsvormerkblätter 1916. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der „Österreichischen Eisenbahn-Zeitung", in ihren Arbeiten für die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" Fremdworte und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Klubanzeigen.

Die P. T. Klubmitglieder werden höflichst ersucht, allfällige Rang- und Titeländerungen sowie etwaige Unrichtigkeiten bei den zur Versendung gelangten Mitgliedskarten dem Klubsekretariate behufs Richtigstellung bekannt zu geben.

* * *

Jeden Donnerstag von halb 5 bis halb 8 Uhr nachmittags Zusammenkunft der Damen und Herren im Klubsaale für Zwecke der Kriegsfürsorge. Arbeitsmaterial (Wolle, Tabak, Zigarettenhülsen) wird vom Klub beigestellt. Für die Verabreichung von Tee ist Vorsorge getroffen. Nach Tunlichkeit werden künstlerische oder der gegenwärtigen Zeit entsprechende Vorträge geboten werden.

* * *

Dienstag den 18. Jänner 1916, halb 7 Uhr abends, Klubversammlung. Vortrag des Austauschgefangenen, Einjährig-Freiwilligen des k. u. k. Infanterie-Regiments Nr. 1 Erwin Kunewaelder über seine Erlebnisse in zehnmonatiger russischer Kriegsgefangenschaft. Hiebei eine Ausstellung der von den Mitgefangenen verfertigten Arbeiten sowie von Aufnahmen der wichtigeren Internierungsorte in Sibirien; mit Lichtbildern.

Dienstag den 1. Februar 1916, halb 7 Uhr abends, Klubversammlung. Vortrag des Schriftstellers Herrn Emmerich Maday: „Roseggers-Volksgestalten" mit Lichtbildern. Frida Baronin Meinhardt: Dialektvortrag Roseggerscher Dichtungen.

Eingeführte Gäste willkommen.

Beitrag zur Geschichte der elektrischen Eisenbahneinrichtungen*).

Von L. Kohlfürst.

(Fortsetzung zu Heft 1.)

Bevor aber bei den mechanisch betriebenen Stellwerken die heutige Vollkommenheit erreicht werden konnte, mußten mancherlei Schwierigkeiten überwunden werden, die insbesondere in den Gestängen und Drahtleitungen auftraten, leicht zu Betriebsanständen führten und unter Umständen für die Wärter in Anbetracht des zur Bedienung nötigen, außergewöhnlich großen Kraftaufwandes eine übermäßige Inanspruchnahme bedeuteten. Hiedurch erscheint es erklärlich, daß schon verhältinsmäßig bald Bestrebungen zu Tage traten, die Bewegungen der Weichen- und Signalantriebe mittels Wasserdruckes, Luftdruckes oder elektrischer Kraftübertragung zu bewirken. So beabsichtigten Schnabel & Henning[28]) in Bruchsal schon zu Beginn der Siebzigerjahre eine hydraulische Bewegungsübertragung einzuführen. Zu einer praktischen Ausnützung dieser Idee kam es jedoch nicht, obwohl für die Durchführung äußerst sinnreicher Entwürfe fertiggestellt waren, weil die hiezu erforderliche Ermutigung seitens der maßgebenden Bestellerkreise in Erwägung der wenig günstigen klimatischen Verhältnisse Deutschlands ausblieb. Dafür fand der Gedanke lange später, das ist 1886 durch Giov. Servettaz in Savonna für Italien Verwertung und wurden beispielsweise mit Glyzerin-Überfallpumpen betriebene Stellwerke nach Bauart Bianchi & Servettaz[29]) auf der Linie Lecco–Sondrio–Chiavenna 1902 und ganz ähnliche, mit der Streckenblockeinrichtung zusammengezogene Anlagen nach Bauart Cardani & Servettaz[30]) auf

*) Vgl. Jhg. 35 (1913), Nr. 28, 30 und 33, sowie Jhg. 36 (1914) Nr. 22, 26, 29 und 30.

[28]) Vgl. P. Krause: „Weltausstellungs-Zeitung" Nr. 560 vom 22. Juli 1873, S. 4.

[29]) Vgl. G. Rank: „Dr. Rölls Eisenbahn-Encyklopädie", I. Aufl., B. VII, S. 3107.

[30]) Vgl. Dr. A. Tobler: „Schweizerische Bauzeitung", 1905, S. 10.

Digitized by Google

der Italienischen Mittelmeer-Bahn 1904 in ausgedehnterem Maße eingerichtet.

Zu ungleich günstigeren, ja, was die ziffermäßigen Erfolge anbelangt, zu ganz bedeutenden Erfolgen haben die elektrisch gesteuerten Luftdruck-Stellwerke geführt und in der von Westinghouse[31]) angegebenen Form in ihrer amerikanischen Heimat alle anderen Anordnungen weit überholt. Diese Bauart, deren erste Erprobung auf der Fitchburg Railroad schon im Jahre 1883 vorgenommen worden ist, kam aber erst von 1893 angefangen auf den nordamerikanischen Eisenbahnen in rege Aufnahme und fand auch bereits im gleichen Jahre den Weg nach Europa, indem die Londoner Westinghouse-Company als „British-Railway-Signaling-Company" einige kleine Weichen- und Signalstellwerke auf der South Western Railway einrichtete und 1900 außerdem den Versuch machte, zwischen Grately und Andover den elektropneumatischen Betrieb für eine Streckenblockanlage mit Geleisstromkreisen durchzuführen. Eine vermehrte Anwendung trat in England allerdings erst 12 Jahre später anläßlich der Betriebseröffnung neuer Untergrund- und Rohrbahnstrecken in London ein, da diese gleich den übrigen Linien der Metropolitan- and District-Railway mit Westinghouseschen Block- und Stellwerksanlagen[32]) ausgestattet wurden. Im Jahre 1897 war dann von der genannten Londoner Firma auch auf dem europäischen Festlande ein bescheidenes Druckluftstellwerk errichtet worden, und zwar auf dem bayrischen Staatsbahnhof München. Einige Jahre später übernahm die deutsche Signalbaufirma C. Stahmen in Georgmarienhütte für die mitteleuropäischen Staaten die Ausführung von Stellwerken der in Rede stehenden Bauart und verbesserte sie im Sinne der für Deutschland in dieser Richtung bestehenden strengeren Anforderungen[33]). Unter den zahlreichen seither von dieser Firma in Deutschland, Holland und in neuerer Zeit auch in Ungarn ausgeführten Stellwerken sticht namentlich die 240 Stellhebel umfassende Anlage des Bahnhofes Oberhausen durch ihre ungewöhnliche Ausdehnung hervor.

Im ganzen standen mit Abschluß[34]) des Jahres 1908 bereits in Amerika 6500, in England 1816, in Frankreich 30, in Deutschland 765, in Holland 151 und in Afrika nebst Australien 376, insgesamt also 9743 nach Westinghousescher Bauart durch Luftdruck bewegte Weichen und Signale im Betriebe. Eine ganz außerordentliche Erhöhung haben die Anwendungsziffern in den letzten Jahren auf den amerikanischen Bahnen erfahren, indem alle jüngst entstandenen elektrischen großen Bahnen und namentlich die elektrisierten ehemaligen Dampfbahnen fast ausnahmslos mit elektro-pneumatischen Stellwerken ausgestattet werden. Eine solche Anlage, die zurzeit wohl die großartigste ihrer Art sein dürfte, ist beispielsweise auf der New Yorker Stadtlinie der Pennsylvania Eisenbahn[35]) von der Union Switsh and Signal Company im Jahre 1911 erstellt worden. Auf dieser allerdings unter dem Hudson, der Stadt New York und dem breiten East River verlaufenden, aber kaum 13 *km* langen Linie sind elf Weichen- und Signalstellwerke vorhanden, zusammen mit nicht weniger als 733 Stellhebeln, von denen sich 516 im Betriebe befinden, während 227 bevorrätet sind, um für allfällige Änderungen oder Erweiterungen zur Verfügung zu stehen.

An die Drucklufteinrichtungen reihten sich auch noch die mit Preßgas angetriebenen, elektrisch gesteuerten, in der Regel nur für das Stellen von Signalen angewendeten Vorrichtungen, welche aus letzterem Grunde in Amerika kurzweg „Electrogas-Semaphors" heißen. Solche aus den Werkstätten der Hall Signal Company in New York hervorgegangene, mit kondensierter Kohlensäure betriebene Preßgassignale[36]) sind seit 4. Februar 1902 zuerst nächst Buffalo versucht worden und hatten ursprünglich den Zweck, vereinzelt für Signale auf abseits gelegenen Bahnhofsstellen oder entfernter Abzweigungen benutzt zu werden, sind aber bald auch in ganz ausgedehnten selbsttätigen Streckenblocksignalanlagen zur Verwendung[37]) gekommen. Ganz verwandte, von der Union Switsh and Signal Company erzeugte, mit Preßgas betriebene Signalstellvorrichtungen sind — ebenfalls im Jahre 1902 — zuerst auf der Chicage-Milwaukee and St. Paul-Railway[38]) eingeführt worden. In Europa ist es die Firma Siemens & Halske[39]), welche derlei Preßgaseinrichtungen liefert, die den amerikanischen Vorbildern gegenüber zwei Vorteile aufweisen, nämlich daß sie ihrer Durchführung nach verhältnismäßig einfacher sind und daß an ihnen nicht nur das Stellen, sondern auch das Einziehen des Fahrsignales durch Gasdruck gesichert wird. Signale mit Preßgasantrieb lassen sich natürlich in jedes beliebige Stellwerk einbeziehen.

Die ältesten Entwürfe zu elektrisch betriebenen Stellwerken reichen weit zurück und fallen noch in die Zeit, wo man für derlei Einrichtungen nur Schwach-

---

[31]) Vgl. „Engineer" v. 3. Juni 1896 und 30. Mai 1902.

[32]) Vgl. „Engineer" v. 25. Mai und 1. Juni 1906; „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" v. 17. Jänner 1907; „Rundschau f. Elektrotechnik u. Maschinenbau" v. 15. Februar und 15. März 1907.

[33]) Vgl. Hans Martens: „Dinglers Polytechn. Journal" vom 29. August und 5. September 1903.

[34]) Vgl. „Schweizerische Bauzeitung", 1908, S. 268 u. 282.

[35]) Vgl. „The Railway Gazette" v. 28. März 1913, S. 393 bis 404.

[36]) Vgl. „Annales des Mines", Paris, 1904, B. VI, Heft 10, S. 375.

[37]) Laut „Railroad Gazette" v. 5. Juni 1903 waren damals bereits 1100 mit Kohlensäure betriebene Signale auf amerikanischen Eisenbahnen in Streckenblockanlagen verwendet.

[38]) Vgl. „Engineering" vom 4. Dezember 1903; „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen", 1904, S. 507.

[39]) Vgl. „Dr. Voits Sammlung elektrotechn. Vorträge", Stuttgart, 1906, B. IX, S. 459.

Digitized by Google

ströme zur Verfügung hatte. Als erste in die Praxis getretene einschlägige Weichenstellvorrichtung dürfte wohl jene anzusehen sein, welche A. Hipp schon zu Beginn der Sechzigerjahre auf einigen Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen erstellt hatte. Die Weichen wurden durch ein elektrisch gehemmtes Gewichtslaufwerk[40]) bewegt, dessen Betätigung vom Fahrdienstleiter mit Hilfe eines Stromschließers geschah. Jede Änderung der Weichenlage kennzeichnete ein im Dienstzimmer angebrachter Rückmelder, der überdies ersehen ließ, ob die Weichenzunge richtig im Schlusse lag.

Zu einem gedeihlichen Ergebnis konnten derlei Bestrebungen aber naturgemäß erst dann führen, nachdem durch die jüngere Elektrotechnik für unmittelbare Kraftleistungen geeignetere, kräftigere Stromquellen geschaffen worden waren. Lartigue, Oberingenieur der Französischen Nordbahn, scheint zuerst auf die Idee[41]) gekommen zu sein, den noch kaum betretenen Weg der elektrischen Kraftübertragung für das Stellen von Schiebebühnen, Drehscheiben, Bahnschranken, Weichen und Signalen nutzbar zu machen. In der Tat soll die Französische Nordbahn auf der im Jahre 1889 stattgehabten Pariser Weltausstellung Versuche mit einer einzelnen elektromotorisch bewegten Weiche vorgeführt haben. Umso lebhafter war das Aufsehen im Bereiche der Fachwelt, als das Wienerwerk Siemens & Halske auf der Frankfurter internationalen Elektrizitätsausstellung im Jahre 1891 ein bereits nach jeder Richtung hin vollendetes, rein elektrisch betriebenes Weichen- und Signal-Stellwerk[42]) zur Anschauung brachte, eine Bauart, die durch die verschiedenen Werkstätten der Firma in ganz Europa verbreitet, vielfach weitergebildet und namentlich für England durch Siemens Brothers & Co. Ltd. den landesüblichen Sonderanforderungen angepaßt worden ist. Die ersten größeren Anlagen wurden 1892 in Prerau, 1896 in Berlin Westend, München und Untertürkheim, bald darnach auf der ganzen Wiener Stadtbahn (mehr als 400 Motoren), ferner in Karthaus, Potsdam, Oswiecim, Danzig, Kassel, Dietenhofen, Steele, Berliner Schlesischer Bahnhof, Neuß, Bonn, Oberhausen, Kopenhagen, Kiew, Warschau, Antwerpen, Brüssel, Charleroy usw. gebaut. Insgesamt waren Ende 1904 bereits 130, zusammengenommen mehr als 3000 Stellhebel und 350 Elektromotoren umfassende Weichen- und Signal-Stellwerke in Betrieb gesetzt.

Im Jahre 1904 ging nun auch aus den Werkstätten der Berliner Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft ein rein elektrisches Kraftstellwerk hervor, das an seinem ersten, 1905 auf dem Güterbahnhof Haarlem in Betrieb gelangten Versuchsmuster die Besonderheit aufwies, daß zwei voneinander getrennte Stromlaufnetze vorhanden waren, nämlich eines für die Antriebsströme und das andere für die Steuerungsströme, welche Teile in ähnlicher Weise zusammenwirkten wie etwa bei den Westinghouseschen Anordnungen die Druckluftanlage und die elektrische Steuerung. Eine zur Erzielung besonderer wirtschaftlicher Vorteile im Jahre 1907 entstandene Abart[43]) ist im Frühling 1908 nach mehrmonatiger Erprobung durch Ministerialerlaß für die preußischen Staatsbahnen als zulässig erklärt worden. Zu Beginn des Jahres 1910 sind davon in Holland, Preußen und Rußland 13 Stellwerke mit über 300 Hebeln ausgeführt und weitere größere Anlagen in Preußen und Dänemark in Ausführung begriffen gewesen.

(Fortsetzung folgt.)

[40]) Vgl. „Zentralblatt f. Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Österreich“, 1865, Nr. 41; „Organ f. d. Fortschritte des Eisenbahnwesens“, 1866, S. 76.

[41]) Nach persönlichen Mitteilungen des Ing. en Chef der Franz. Nordbahn Herrn Cossmann an den Verfasser gelegentlich der Wiener Internat. Elektrizitäts-Ausstellung im Jahre 1883.

[42]) Vgl. „Illustriertes Österr.-Ungar. Patentblatt“, 1892, Nr. 9, S. 114.

[43]) Vgl. „Österr. Eisenbahnzeitung“, 1910, S. 1, 9 u. 17.

Die wirtschaftlichen Aufgaben Österreichs nach dem Kriege.

Vortrag, gehalten am 23. November 1915 im Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten von Dr. Karl Pribram.

Genau genommen hat ja die Wirtschaftspolitik der letzten Jahrzehnte eines festen, klaren Maßstabes überhaupt entbehrt. Sie hat in erster Linie den Wünschen und Forderungen der einzelnen wirtschaftlichen Parteien und Interessengruppen ihre Aufgaben und Maßnahmen entnommen: so war unsere Handelspolitik bestrebt, dem Bedürfnisse unserer Großindustrie nach Schutz vor dem Wettbewerbe des Auslandes Rechnung zu tragen, die Landwirtschaft vor jenen unter günstigeren Bedingungen erzeugten Rohstoffen zu schützen, die auf den Weltmarkt strömten: Das seltsame Schlagwort von der „Solidarität der protektionistischen Interessen“ bringt diesen Gedanken einer im Grunde staatsfremden Politik zum Ausdrucke; unsere Gewerbepolitik nahm Rücksicht auf die Klagen eines kaum leistungsfähigen Kleingewerbes, dessen Dasein durch allerlei beschränkende Maßnahmen (Befähigungsnachweis usw.) erhalten werden sollte. Überall handelte es sich im Grunde um Einzelinteressen, über deren Schutz die Interessen des Staates oft genug vernachlässigt wurden; die letzteren bildeten gar nicht den maßgebenden Ausgangspunkt der wirtschaftspolitischen Erwägungen. Es ist die große Folge des Krieges, daß er uns auch im Wirtschaftsleben politisch denken gelehrt hat.

So können wir denn die wirtschaftlichen Aufgaben Österreichs nur dann erfassen, seine zukünftige Wirtschaftspolitik nur dann bestimmen, wenn wir uns zunächst seine politischen Ziele klar vor Augen halten. Über diese Ziele läßt sich freilich streiten, solange es eine Meinungsverschiedenheit über die Aufgaben eines Staates gibt. Aber es scheint, als ob gerade der Krieg den Weg der künftigen Politik Österreichs ziemlich klar vorgeschrieben habe.

Er hat zunächst Ungarn mit Österreich fester verkettet denn je; nicht nur dynastische Bande sind es, welche die beiden Staaten verknüpfen, sondern in ihrem Dasein sind sie aufeinander gewiesen. Gerade auch auf wirtschaftlichem Gebiete hat sich die Abhängigkeit Zisleithaniens von Ungarn in seiner Lebensmittelversorgung stärker gezeigt, als zuvor; die Abhängigkeit Ungarns von Österreich, soweit Beistellung der industriellen Erzeugnisse und die finanzielle Leistungsfähigkeit in Betracht kommen. Bejahen wir die Frage der Unterordnung der Wirtschaftspolitik unter die Außenpolitik, so müssen wir auch die Forderung bejahen, daß das österreichisch-ungarische

Digitized by Google

Wirtschaftsgebiet für alle politisch überhaupt berechenbare Zeit eine Einheit bilde, daß der Ausgleich, wenn schon an der unglücklichen Form von befristeten Vereinbarungen festgehalten wird, doch in den entscheidenden, die Wirtschaftsgemeinschaft begründenden Einrichtungen (gemeinsames Zollgebiet, gemeinsame Währung) fester begründet werde als bisher, daß man auch die Beschaffung gemeinsamer Einnahmen für die Monarchie wieder in den Kreis der Erwägungen ziehe. Die Geschichte der Entwicklung des Wirtschaftslebens der zivilisierten Völker zeigt eine deutliche Tendenz zur Erweiterung der Wirtschaftsgebiete mit freiem Warenverkehr. Der Krieg hat die Bedeutung dieser Entwicklung in seiner vollen Schärfe gezeigt. Die Forderung der industriellen Kreise Ungarns nach einer Zwischenzollinie verrät den Wunsch nach einer Rückkehr zu überwundenen Absperrungsgedanken, die um kleiner Vorteile der Gegenwart willen schwerwiegende Nachteile der Zukunft übersehen. Das ungarische Wirtschaftsgebiet ist zu klein und zu schwach für die Entstehung einer leistungsfähigen Großindustrie, die Belastung der Verbraucher mit den unrationellen Kosten einer für einen vergleichsweise kleinen Markt schaffenden Industrie, würde eine Beengung der Verbrauchsfähigkeit des Landes selbst herbeiführen, ganz abgesehen von den Gefahren einer monopolistischen Beherrschung des Absatzes durch einige wenige von der Zollgrenze geschützte Unternehmungen.

Jener Gedanke einer notwendigen Erweiterung der Wirtschaftsgebiete ist auch für die auswärtige Handelspolitik der Monarchie von großer Tragweite. Der Krieg hat die Erde in große politisch verbündete Gebiete geteilt: die politische Verknüpfung der Staaten muß ihr Widerspiel auf dem Gebiete des Wirtschaftslebens finden, denn die Zeit des Friedens wird das Werk des Krieges mit wirtschaftlichen Mitteln fortsetzen. Politische und wirtschaftliche Unabhängigkeit von den Gegnern, politische und wirtschaftliche Angliederung der bisher neutralen Staaten, das werden die Ziele des kommenden Abschnittes der Weltgeschichte sein, wie sie Naumann für Deutschland und Österreich-Ungarn in seiner großen Auffassung Mitteleuropas und seiner Aufgaben vorgezeichnet hat. Es ist unmöglich, daß zwei politisch so eng verbündete Staaten, wie das Deutsche Reich und Österreich-Ungarn, sich in Hinkunft in ihrer Handelspolitik bekämpfen. Je größer auch nach dem Kriege noch die neuerliche Gefahr eines Kampfes gegen mehrere Fronten bleiben wird, um so notwendiger wird es sein, aus eigener Kraft die höchste Vollendung des Wirtschaftslebens im Innern der verbündeten Staaten zu schaffen, alle Kräfte derart zu entwickeln, daß sie dauernd die größte Unabhängigkeit von der Einfuhr aus dem Auslande auch für längere Zeit verbürgen. Je größer dieses geeinte, gleichmäßig durchgebildete und die Leistungen der einzelnen Teile zu einem Ganzen vereinigende Wirtschaftsgebiet ist, um so sicherer ist es gegen alle Angriffe gefeit, um so leichter vermag es durch sein bloßes Dasein jenen Glauben zu zerstören, der den Feinden der Mittelmächte den Mut zum Kriege und die Hoffnung auf den Sieg gab: den Glauben, daß der Mangel an Lebensmitteln und Rohstoffen das Deutsche Reich und Österreich-Ungarn zur Unterwerfung zwingen werde. So scheint denn das Vorhandensein eines derartigen geschlossenen großen Wirtschaftsgebietes die beste Gewähr gegen jeden künftigen ähnlichen Krieg zu sein. Die Forderung eines engen wirtschaftlichen Anschlusses an das Deutsche Reich wird vielfach aus völkischen Erwägungen vertreten, aus Gründen der Stärkung des deutschen Stammes in Österreich. Wir wollen derartige Erwägungen gänzlich beiseite lassen, und die Notwendigkeit dieser Wirtschaftspolitik lediglich aus den durch den Krieg gegebenen politischen Verhältnissen heraus begreifen, die den Platz unserer Monarchie an der Seite des Deutschen Reiches für absehbare Zeiten klar bestimmt haben.

Der erwähnte Kampf mit den Waffen der Wirtschaftspolitik um die neutralen Staaten, der nach Beendigung des Krieges einsetzen wird, läßt sich in seinen Umrissen heute schon erkennen. Seit Österreich-Ungarn im Kampfe um die Vorherrschaft in Deutschland besiegt worden war, hatte es in seiner ganzen Politik eine fast durchaus zurückhaltende Rolle gespielt; nicht Angliederung neuer Gebiete, nicht Ausdehnung seines politischen Einflusses waren die Richtlinien seiner Politik, sondern Abwehr der zahlreichen Feinde, die immer wieder die Hand nach seinem Länderbesitz ausstreckten. An diesen Gelüsten der Gegner nach Österreich-Ungarns Ländern entzündete sich ja der große Krieg; er hat uns von neuem zum Bewußtsein gebracht, was wir in den langen Friedensjahren in einem verzeihlichen Gefühl der Schwäche, des Mißtrauens in die eigene Kraft ganz verlernt hatten: daß in einer Welt, die erfüllt ist von Staaten mit Erweiterungsbestrebungen, mit dem unersättlichen Verlangen nach Vergrößerung ihrer Macht, ihres Gebietsumfanges, nach Beherrschung der anderen, schwächeren Staaten, jedes Reich zum Niedergange verurteilt ist, wenn es nicht von dem gleichen Streben erfüllt ist, das eine wesentliche Eigenschaft jedes politischen Gebildes zu sein scheint. Die Hoffnung auf ein friedliches Nebeneinander der Menschen, das in den Grenzpfählen keine trennenden Schranken findet, und nur einen friedlichen Wettkampf um die Entwicklung der wirtschaftlichen Kräfte, um die geistige Kultur kennt, diese Hoffnung auf eine kosmopolitische Entwicklung, ein Traum der letzten Jahrzehnte, ist heute für lange Zeit begraben. Auch Österreich-Ungarn muß, wenn es sich nicht selbst politisch verneinen will, die Ziele seiner Machtentfaltung klar ins Auge fassen. Die liegen vor allem in jener Richtung, in der die Politik Österreichs seit jeher ihre größten Aufgaben gefunden hat, im Südosten auf dem Balkan. Nicht um Länderbesitz auf diesem viel umstrittenen Boden handelt es sich, sondern um politischen Einfluß auf die mächtig aufstrebenden Balkanvölker, der heute durch den Sieg der Waffen in greifbare Nähe gerückt ist. Auch hier muß die Wirtschaftspolitik die Helferin der Außenpolitik sein, wie sie andererseits von den Erfolgen der letzteren die reichsten Früchte ernten kann. Von der Gestaltung unserer Handelsbeziehungen zu den Balkanstaaten hängt die wirtschaftliche Entwicklung Österreich-Ungarns in den nächsten Jahrzehnten in erster Linie ab; auch hier ist die Notwendigkeit eines innigen Zusammenwirkens mit unserem mächtigen Bundesgenossen mit den Händen zu greifen. So kann unser Vaterland, wenn die Herstellung einer innigen wirtschaftlichen Gemeinschaft mit dem Deutschen Reiche einerseits, die Sicherung eines aufnahmefähigen Marktes für unsere industriellen Erzeugnisse auf dem Balkane und darüber hinaus im türkischen Reiche gelingt, ein einflußreiches Glied jenes großen mitteleuropäischen Wirtschaftsbundes werden, der für Jahrzehnte der Forderung wirtschaftlicher Selbstgenügsamkeit zu entsprechen vermag, und damit vielleicht die sicherste Gewähr für den Frieden Europas bietet. Gegenüber den großen Tendenzen zur Verflechtung aller Volkswirtschaft der Erde in einem dichten Netze weltwirtschaftlicher Beziehungen bedeutet dieser Plan vielleicht eine starke Einengung wirtschaftlicher Bewegungsfreiheit, allein sie scheint die unvermeidliche Folgewirkung des Krieges zu sein, die auf der Seite der Gegner ähnliche Bestrebungen zur Absperrung erzeugt hat.

Aus der Forderung der wirtschaftlichen Selbstgenügsamkeit, der Steigerung der produktiven Kräfte des Inlandes bis zum höchsten Maße der Leistungsfähigkeit ergeben sich andererseits wichtige Erwägungen für unsere innere Wirtschaftspolitik. Die passive Haltung unserer Monarchie in allen Fragen der Machtentfaltung ist soweit gegangen, daß sie Jahr für Jahr ohne Bedenken Hunderttausende ihrer Angehörigen, wertvolle Teile des Volkes, in die Fremde hat ziehen lassen; das Vaterland hat diese Menschen nicht ernähren können; sie haben eine neue Heimat, vor allem im Norden und Süden Amerikas gefunden. Schon die Rücksichten auf unsere zukünftige Wehr-

Digitized by Google

macht müssen uns zwingen, dieser Auswanderung ein Ziel zu setzen; es fehlt Österreich-Ungarn nicht an inneren Kräften, vor allem an Schätzen des Bodens, um weit mehr Menschen zu ernähren. Die Besiedlungsformen sind es, die eine weit wirtschaftlichere Ausnutzung der Bodenkräfte verhindert haben: Latifundienbesitz mit extensiver Kultur auf der einen Seite, Zwergbesitz mit geringfügigen Erträgnissen auf der anderen Seite, stehen einer Entfaltung der Kräfte der Landwirtschaft hemmend im Wege, und lassen, trotz aller Fortschritte, die in der Steigerung des Bodenertrages in den letzten Jahrzehnten erzielt wurden, diese Entwicklung doch gering erscheinen im Vergleiche mit jener, welche die deutsche Landwirtschaft genommen hat. Hier liegt eine der wichtigsten Lebensfragen unserer Zukunft, die einer von großen Gesichtspunkten erfüllten Lösung dringend bedarf: Vom Standpunkte der Bevölkerungspolitik und der Wehrmacht ebenso wie unter dem früher erörterten Gesichtspunkte der staatlichen Selbstgenügsamkeit, der Deckung des Lebensmittelbedarfs der Bevölkerung mit ihren eigenen Kräften. Vor allem im Rahmen der unaufschiebbaren Sorge um den Wiederaufbau der durch den Krieg zerstörten Gebiete Galiziens spielt diese Frage eine wichtige Rolle, denn gerade Galizien ist das Land des unvermittelten Nebeneinanders der wirtschaftlich bedenklichen Siedlungsformen, und die Möglichkeit, hier eine gründliche, die Leistungsfähigkeit der Landwirtschaft gewaltig steigernde Änderung durchzuführen, kehrt vielleicht niemals wieder. Wichtiger noch als der Ersatz der Schäden, der ohnehin in angemessenem Ausmaße kaum möglich sein dürfte, ist diese Neuregelung der Siedlungs- und Bebauungsweise, die Durchführung einer inneren Kolonisation, die übrigens auch eine große nationalpolitische und strategische Bedeutung hat. Daß sie gleichzeitig die Möglichkeit bietet, einen guten Teil der Kriegsverletzten und der heimkehrenden Krieger zu versorgen, mag nur nebenbei bemerkt sein, weil auf diese Tatsache vielfach hingewiesen wird. Es wäre aber eine unzulängliche Auffassung, wollte man die Frage, wie es manchmal geschieht, nur unter diesem Gesichtspunkte betrachten.

Während die Landwirtschaft seit jeher einer besonderen organisatorischen Fürsorge seitens der Verwaltung bedurft hat, und das unbeschränkte Gewährenlassen, das Dogma des Liberalismus immer in Widerspruch mit ihren Bedürfnissen stand, scheint ein großes Maß von Freiheit die beste Förderung der Industrie zu sein. Und gerade hier haben bisher in Österreich engherzige Interessen des Kleinbürgertums und vor allem die nationalen Kämpfe die Freiheit dieser Entfaltung der Kräfte weit mehr gehemmt als anderwärts. Der Grundsatz des freien Wettbewerbs wird sich in der Industrie nicht sobald durch einen anderen ersetzen lassen; er wird um so mächtiger wirksam werden müssen, je mehr es gilt, den Leistungen der deutschen Industrie im Wettkampfe um die gemeinsamen Absatzgebiete Gleichwertiges an die Seite zu stellen. Das Kleingewerbe wird diesem Ziele wohl in weitem Umfange zum Opfer fallen müssen; andererseits wird es eine der schwierigsten Aufgaben unserer Industriepolitik sein, die einseitige Beherrschung des Marktes durch Unternehmerverbände zu verhindern. Dieser Wettkampf wird für uns bei einer zunehmenden Gemeinsamkeit des Wirtschaftsgebiets um so schwerer werden, je größer, von allen anderen Unterschieden abgesehen, die der Nachteil der steuerlichen Belastung ist, der infolge der geringeren allgemeinen Leistungsfähigkeit unsere Industrie im Vergleiche zu jener des Deutschen Reiches trifft. Der Krieg hat diese Überlegenheit des befreundeten Nachbarn noch verschärft, denn er hat uns eine schwere Schädigung unserer Währung gebracht, die auch noch nach dem Kriege durch starke Verteuerung aller Erzeugungskosten, durch Erschwerung des Bezuges von Rohstoffen aus dem Auslande, die industrielle Tätigkeit hemmen, die Kaufkraft weiter Kreise unserer städtischen Bevölkerung arg beschränken wird. Auf dem Gebiete der Finanzpolitik — in der Herstellung einer geordneten Währung und der Schaffung einer der Leistungsfähigkeit möglichst angemessenen Verteilung der kommenden großen Steuerlasten — liegen fast die wichtigsten Aufgaben der Regierung, die unmittelbar nach dem Kriege zu lösen sein werden. Vielleicht dürfen wir hoffen, daß eine Kriegsentschädigung uns wenigstens jene Geldmittel zur Verfügung stellt, die erforderlich sind, um die Kosten des Bezuges der zur Erneuerung des Wirtschaftslebens so dringend erforderlichen ausländischen Rohstoffe zu decken; sie wird kaum so groß sein, um jene schwere, dauernde Belastung der Volkswirtschaft zu verhindern, die aus der Verpflichtung erwächst, die Zinsen der um Milliarden gesteigerten Staatsschuld aufzubringen und die Kosten der Wiederherstellung der zerstörten Gebiete, des Ersatzes der Rüstungen, der dauernden Invalidenrenten, Witwen- und Waisenversorgung zu tragen. Da die Erhöhung der direkten Steuern — an die Einführung neuer ist kaum ernstlich zu denken — keinesfalls eine ausreichende Deckung der gesteigerten Lasten zu bieten vermag, und eine Einschränkung der Staatsausgaben für Zwecke der Verwaltung und Kultur nur in bescheidenem Maße wird stattfinden können, so müssen wir vor allem mit der Einführung von neuen indirekten Abgaben, vor allem von Verbrauchsteuern rechnen, die ihrerseits den Konsum neuerlich belasten und beschränken werden. Die in der Kriegszeit geschaffenen verschiedenen Einrichtungen für den Handel mit Rohstoffen (Getreide-, Wolle-, Metallzentrale usw.) werden vielleicht jene Bildungen sein, an welche die indirekte Besteuerung, zum Teil in Form von Staatsmonopolen, zum Teil in neuen Formen finanzieller Beteiligung des Staates am Ertrage des Handels mit diesen Gütern wird anknüpfen können, und schon aus diesen rein finanziellen Maßregeln werden sich tiefgreifende Einflüsse des Staates auf die Einrichtungen der industriellen Gütererzeugung ergeben; es wird eine der schwierigsten Aufgaben unserer nächsten wirtschaftlichen Zukunft sein, die unentbehrliche Freiheit unserer industriellen Betätigung mit den Zwecken der staatlichen Politik zu vereinigen. Zusammenwirkend wird all dies dahin führen, den wirtschaftlichen Charakter der Staatsverwaltung weit mehr zu steigern, als dies bisher der Fall gewesen ist. Die vielerörterte Reform unserer Staatsverwaltung wird vielleicht unter der Wirksamkeit dieser Entwicklung von selbst neue Anregungen erhalten.

Noch unter einem anderen Gesichtspunkte ist ein weitgehender staatlicher Einfluß auf die Industrie wohl unvermeidlich. Die früher angedeuteten Verschiebungen des Einkommens innerhalb der Volkswirtschaft drohen vor allem den breiten Kreisen der städtischen Bevölkerung, die eine gewinnbringende Beschäftigung nur in einer aufstrebenden Großindustrie finden kann. Ist der Glaube an einen Sieg der internationalen Arbeiterpartei mit dem Kriege begraben worden, so wird unsere klassenbewußte Arbeiterschaft, der der Staat den Erfolg in diesem Kriege dankt, die Erfüllung ihrer Wünsche mehr als bisher im Rahmen des Staates in Anknüpfung an die bisherige Entwicklung des Wirtschaftslebens unter Verzicht auf seine revolutionäre Umgestaltung suchen müssen. Sie wird vom Staate ein größeres Maß von Sozialpolitik fordern dürfen, und der Staat wird es in seinem eigenen Interesse gewähren müssen; ein Maß von Sozialpolitik, das vielleicht nicht mehr wie bisher vor einem Eingriffe in die Bestimmung des Lohnes wird stehen bleiben dürfen. Auch hier erhebt sich die schwierige Aufgabe der Stellung des Staates zu den Organisationen der Arbeiterschaft, die heute eine ganz andere Lösung erheischt als vor dem Kriege.

Es ist trotz all den schweren Tagen, trotz all der Leiden, die uns der Krieg gebracht hat, ein erhebendes Gefühl, mitten in einer Zeit zu leben, in der neue Ziele und neue Aufgaben von allen Seiten auftauchen, und wir glücklich an Stelle der verwirrenden Interessengegensätze, die früher unsere innere

Digitized by Google

Politik beherrschten, in der Verwirklichung eines großen Staatsgedankens die klare Richtschnur für unsere innere Politik wiedergewonnen haben, die in erster Linie Wirtschaftspolitik sein muß. Vielleicht hilft uns diese Zielsetzung auch über den Hader der Nationalitäten hinweg; die großen Aufgaben der Verwaltung, die durch die neue Wirtschaftspolitik gefordert werden, lassen sich nur dann lösen, wenn nationale Einflüsse dabei möglichst ausgeschaltet werden. Freiheit der Nationen in ihrem Streben nach Bildung und Kultur, nach Entwicklung ihrer geistigen Fähigkeiten, aber strengste Unterordnung unter die Staatszwecke im Wirtschaftsleben — vielleicht ist unter diesem Gesichtspunkte eine Lösung mancher heute schwierigen Fragen des nationalen Kampfes zu finden.

Sektionschef Karl Rother †.

In dem Verstorbenen verliert das österreichische Eisenbahnwesen einen anerkannten Fachmann auf maschinentechnischem Gebiete, der sich in jeder Stellung als gleich tüchtig bewährte und durch hervorragende Eigenschaften ausgezeichnet war. Geboren 1847 in Salzburg, trat Rother nach Vollendung der Studien am Wiener Polytechnikum 1873 in den Dienst der Kronprinz Rudolfbahn. Später war ihm die Aufgabe zugefallen, auf der neu eröffneten Arlbergbahn den Maschinendienst einzurichten. Im Jahre 1907 wurde Rother als Direktorstellvertreter zu der neu verstaatlichten Nordbahn berufen. Seit 1910 Sektionschef im Eisenbahnministerium und im Jahre 1911 zum Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen ernannt, vereinigte Rother dieses Amt mit der Leitung der Verkehrssektion des Eisenbahnministeriums in seiner Hand. In dieser Doppelstellung hat Rother es verstanden, ein inniges Zusammenwirken der Beamten der Generalinspektion mit dem Eisenbahnministerium herzustellen. Seiner Tätigkeit als Leiter der Verkehrssektion im Eisenbahnministerium ist eine Reihe wertvoller Neuerungen zu danken. Seine reiche und alle Gebiete des Eisenbahnbetriebsdienstes umfassende Erfahrung kam auch im Eisenbahnkriegsverkehr zu verdienstvoller Geltung. Seine erfolgreiche Tätigkeit hat durch Verleihung hoher Auszeichnungen, des Komturkreuzes des Franz Joseph-Ordens und des Ordens der Eisernen Krone II. Klasse sowie auch des Offiziersehrenzeichens des Roten Kreuzes mit der Kriegsdekoration wiederholte Anerkennung gefunden. Unserem Klub gehörte der Verstorbene seit langem als Mitglied an. Der Klub wird ihm immerdar ehrendes Gedenken bewahren.

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges*). Seine k. u. k. Apostolische Majestät geruhten Allergnädigst anzubefehlen, daß dem Ingenieur Franz Ledvinka in seiner Eigenschaft als Oberleutnant i. d. Reserve für seine vorzüglichen Dienste vor dem Feinde die allerhöchste belobende Anerkennung bekanntgegeben werde.

Dem auf dem Felde der Ehre gefallenen Assistenten Moriz Franz Kurmann wurde in seiner Eigenschaft als Leutnant i. d. Reserve die Militär-Verdienstmedaille am Bande der Tapferkeitsmedaille verliehen. — Revident Georg Zepeniag wurde in seiner Eigenschaft als Seefähnrich i. d. Reserve für sein tapferes Verhalten vor dem Feinde mit der Silbernen Tapferkeitsmedaille I. Kl. ausgezeichnet und zum k. u. k. Korvettenleutnant i. d. Reserve befördert. — Der auf S. M. S. „Samson" eingeschiffte I. Dampfbootsteuermann Andreas Kádár wurde mit der Silbernen Tapferkeitsmedaille II. Kl. ausgezeichnet. — Der am Motorboot „Linz" eingeschiffte II. Dampfbootsteuermann Michael Marics wurde mit der Silbernen Tapferkeitsmedaille II. Kl. ausgezeichnet. Alle Genannten gehören dem Personalstande der k. k. priv. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft an.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät geruhten mit Allerhöchster Entschließung vom 16. Dezember 1915 in Anerkennung tapferen Verhaltens vor dem Feinde anzubefehlen, daß dem Oberingenieur des Eisenbahnministeriums Oberleutnant i. V. d. E. Jacob Neblinger Edlen von Welsheim die Allerhöchste belobende Anerkennung (Signum laudis) bekanntgegeben werde.

Eine Lebensmittelniederlage für die Nordwestbahnbediensteten. Schon vor Ausbruch des Krieges begonnen und dann unter den größten Schwierigkeiten während des Krieges vollendet, entstand im 2. Bezirk, Marinelligasse Nr. 3, ein Neubau, der durch seine zweckmäßig und mustergültigen Einrichtungen sehenswürdig ist. Um einen Teil der Amtsräume der Nordwestbahndirektion, die infolge Platzmangels bisher in einigen Privathäusern eingemietet waren, zu vereinigen, und anderseits der Lebensmittelniederlage der Nordwestbahnbediensteten ein zweckmäßiges eingerichtetes Heim zu schaffen, wurde der Plan gefaßt, dieses Gebäude zu errichten. Der vierstöckige Bau wurde unter Aufwendung eines Baukapitals von 600.000 Kronen aufgeführt. Die Verkaufsräume befinden sich zu ebener Erde, seine Kanzleien im Zwischenstock. Auf dem Rundgange fesselt den Besucher zuerst der große Verkaufsraum für Milch. Durch die Anlage eines Schrankenweges wird den Käufern ermöglicht, in kurzer Zeit die angeforderte Menge Milch zu erhalten. In den Morgenstunden werden täglich gegen 4000 Liter Milch, die pasteurisiert sind, zum Ausschank gebracht. Auf der anderen Seite des Hausflures liegen die Verkaufsräume. Eine Anzahl von Kassen sorgt für die rasche Abfertigung. Der große Verkaufsraum bietet Platz für mehr als 800 Personen. An die Verkaufsräume schließen sich die Vorrichteräume an. Einen Stock tiefer liegt der Warenkeller, der durch mehrere elektrisch betriebene Warenaufzüge, die mit Sicherheitsvorrichtungen ausgestattet sind, verbunden ist. Die Lagerräume sind von Röhren mit Salzsolenleitung durchzogen, so daß nach Bedarf bis zu 8 Kältegrade erzeugt werden können.

Die Balkanzüge Berlin—München—Wien—Konstantinopel. Die Vorbereitungen für die Einleitung der neuen Balkanzüge sind nunmehr zum Abschlusse gebracht worden, so daß der Zeitpunkt der Verkehrseröffnung endgültig festgesetzt werden konnte. Von Berlin und München wird der erste Balkanzug am 15.. von Konstantinopel am 18. d. M. abgehen.

Es bedarf keiner besonderen Hervorhebung, daß mit der Schaffung dieser Zugverbindungen nicht nur die Erreichung politisch und militärisch hervorragender Kriegsziele zum Ausdrucke kommt, sondern daß damit auch die Verwirklichung einer für die Zukunft sehr bedeutungsvollen Verbindung angebahnt wird; auch darf nicht übersehen werden, daß der Zug noch in Mitten der Wirren des ungeheuren Völkerkrieges in Verkehr gesetzt wird und daher ganz ungewöhnlichen Verhältnissen angepaßt werden mußte. Der Wiedereintritt friedlicher

*) Wir wären allen Lesern unserer Zeitschrift dankbar, wenn uns von derartigen Auszeichnungen, Belobungen, Anerkennungen und ähnlichem, welche den Verwaltungen als solchen oder einzelnen Bediensteten für besondere Leistungen anläßlich des Krieges zuteil werden, tunlichst in wortgetreuer Abschrift Kenntnis gegeben würde, um auf diese Weise eine Ruhmes- und Ehrenhalle für unseren Stand aufrichten zu können. Die Schriftl.

Digitized by Google

Verhältnisse wird die Einführung wesentlicher Verbesserungen im Verkehr und den Wegfall der vorläufig unvermeidlichen Erschwernisse für die allgemeine Benutzung ermöglichen.

Zunächst werden die Balkanzüge zweimal wöchentlich (ab Berlin und München Mittwoch und Samstag, ab Konstantinopel Dienstag und Samstag) verkehren. Sie werden aus Schlafwagen erster Klasse und aus zum Teile bis Konstantinopel durchlaufenden Wagen erster und zweiter Klasse bestehen und auf den in den Tagesstunden durchfahrenen Strecken auch Speisewagen führen.

Die Verkehrszeiten für die wichtigsten Bahnhöfe der über Wien führenden Balkanzüge sind folgende:

1. Berlin—Wien—Konstantinopel:

Berlin Anhalter Bahnhof	Mi.	Sa.	ab	7	Uhr	20	Min.	**früh**
Dresden Hauptbahnhof	„	„	ab	9	„	53	„	**vorm.**
Tetschen	„	„	ab	10	„	55	„	„
Wien Nordbahnhof	„	„	an	6	„	32	„	**abends**
Wien Nordbahnhof	„	„	ab	6	„	52	„	„
Budapest Westbahnhof	„	„	an	11	„	30	„	**nachts**
Budapest Westbahnhof	„	„	ab	11	„	55	„	„
Belgrad	Do.,	So.	an	6	„	25	„	**früh**
Nisch	„	„	an	1	„	15	„	**nachm.**
Sofia	„	„	an	9	„	37	„	**abends**
Konstantinopel	Frei.,	Mo.	an	7	„	—	„	„

Anschlußzug München—Wien:

München Hauptbahnhof	Mi.,	Sa.	ab	9	Uhr	40	Min.	**vorm.**
Salzburg	„	„	ab	12	„	30	„	**nachm.**
Wien Westbahnhof	„	„	an	5	„	45	„	„
Wien Westbahnhof	„	„	ab	6	„	—	„	**abends**
Wien Nordbahnhof	„	„	an	6	„	35	„	„

2. Konstantinopel—Wien—Berlin:

Konstantinopel	Di.,	Sa.	ab	1	Uhr	14	Min.	**nachm.**
Sofia	Mi.,	So.	ab	8	„	35	„	**vorm.**
Nisch	„	„	ab	3	„	49	„	**nachm.**
Belgrad	„	„	ab	10	„	39	„	**abends**
Budapest Westbahnhof	Do.,	Mo.	an	6	„	10	„	**früh**
Budapest Westbahnhof	„	„	ab	6	„	50	„	„
Wien Nordbahnhof	„	„	an	11	„	24	„	**vorm.**
Wien Nordbahnhof	„	„	ab	11	„	44	„	„
Tetschen	„	„	an	7	„	12	„	**abends**
Dresden Hauptbahnhof	„	„	an	8	„	15	„	„
Berlin Anhalter Bahnhof	„	„	an	10	„	48	„	„

Anschlußzug Wien—München:

Wien Nordbahnhof	Do.,	Mo.	ab	11	Uhr	35	Min.	**vorm.**
Wien Westbahnhof	„	„	an	12	„	10	„	**nachm.**
Wien Westbahnhof	„	„	ab	12	„	25	„	„
Salzburg	„	„	an	5	„	55	„	„
München Hauptbahnhof	„	„	an	9	„	15	„	**abends**

Der Zusammenschluß und die Trennung der von Berlin Anhalter Bahnhof und München Hauptbahnhof kommenden oder dorthin verkehrenden Balkanzüge erfolgt auf dem Wiener Nordbahnhofe.

An den gleichen Verkehrstagen wird ein weiterer Zweig des Balkanzuges von Berlin (Stadtbahn) über Breslau—Oderberg nach Galanta und zurück geführt, der zwischen Galanta und Konstantinopel mit dem Wiener Balkanzug vereint gefahren wird.

In den Balkanzügen wird je ein durchlaufender Schlafwagen erster Klasse von Berlin und München bis Konstantinopel geführt werden. In die von Berlin und von München über Wien verkehrenden Züge wird ferner je ein durchlaufender Wagen erster und zweiter Klasse bis Belgrad eingestellt werden. Reisende in diesen Zügen, die den Schlafwagen nicht benutzen, haben in Belgrad umzusteigen.

Die Züge verkehren in den Strecken westlich von Nisch nach mitteleuropäischer, in den Strecken östlich von Nisch nach osteuropäischer Zeit. Die Fahrdauer zwischen Wien Nordbahnhof und Konstantinopel beträgt unter Berücksichtigung des Zeitunterschiedes zwischen mittel- und osteuropäischer Zeit in beiden Fahrtrichtungen 47 Stunden.

Die Fahrpreise von Wien Nordbahnhof nach den wichtigsten Balkanstationen oder umgekehrt betragen für eine Person und Fahrt:

Von Wien Nordbahnhof	Erste Klasse	Zweite Klasse
nach Belgrad	Mk. 60·20	Mk. 38·90
nach Nisch	„ 96·—	„ 62·80
nach Sofia	„ 121·90	„ 80·10
nach Konstantinopel	„ 221·90	„ 146·70

Die Fahrkarten haben 15tägige Geltungsdauer.

Die Benutzung des Schlafwagens ist nur gegen Lösung von Fahrkarten erster Klasse und Bettkarten gestattet; der Bettkartenpreis beträgt für jede angefangene Nacht Mk. 16. Für die Benutzung eines aus einem unteren und oberen Bett bestehenden Schlafwagenabteiles durch einen Reisenden sind zwei Fahrkarten erster Klasse und zwei Bettkarten zu lösen.

Die Balkanzüge können, soweit nach Befriedigung des durchgehenden Balkanverkehres noch Plätze vorhanden sind, auch von Reisenden im inneren und gegenseitigen Verkehre der österreichischen, ungarischen und deutschen Bahnen gegen Entrichtung des tarifmäßigen Schnellzugsfahrpreises in Anspruch genommen werden.

Die Benutzung des Zuges nach und von Balkanbahnhöfen ist an die Einhaltung nachstehender Bestimmungen gebunden:

Jeder Zivilreisende, der von Österreich-Ungarn nach dem Balkan fährt, muß im Besitze eines ordnungsgemäß ausgestellten Reisepasses und eines Passierscheines mit abgestempeltem Lichtbild sein.

Der Passierschein wird von den zuständigen Militärkommanden ausgestellt. Die Gesuche um Ausfolgung eines Passierscheines sind im Wege der politischen Behörden oder landesfürstlichen Polizeibehörden an die zuständigen k. und k. Militärkommanden zu richten und müssen mit dem Reisepasse belegt sein. Die im Kriegsgebiete wohnenden Personen haben ihre in gleicher Weise ausgestatteten Gesuche bei der Nachrichtenabteilung des Armeeoberkommandos oder bei den Generalgouvernements Belgrad bezw. Lublin einzubringen.

Fahrkarten werden nur gegen Vorzeigung des Reisepasses und des Passierscheines an den berechtigten Inhaber ausgefolgt.

Für Reisende aus Bulgarien und der Türkei werden bis auf weiteres die Reiseausweise der obersten Militärbehörden dieser Staaten in Verbindung mit einem von den k. und k. Vertretungsbehörden in Sofia und Konstantinopel gezeichneten Paß als gültig angesehen.

Personen, die die Reise auf dem besetzten serbischen Gebiet beenden oder antreten, haben überdies eine „militärische Bewilligung" zum Überschreiten der Grenzen des engeren Kriegsgebietes beizubringen, worauf hin erst der Passierschein ausgestellt werden darf; diese „Bewilligung" erteilt: für ganz Serbien das Armeeoberkommando, die deutsche Oberste Heeresleitung und das Kommando der Heeresgruppe Mackensen; für Westserbien das 3. Armeeoberkommando und Militärgeneralgouvernement Belgrad; für Ostserbien das kaiserlich deutsche 11. Armeeoberkommando.

Die Mitnahme von Schriftstücken und Drucksachen ist nur dann gestattet, wenn diese durch das den Passierschein ausstellende Kommando geprüft und amtlich versiegelt worden sind.

Als Handgepäck sind nur kleine Gepäckstücke für den persönlichen Gebrauch zugelassen.

Für Reisende aus Österreich-Ungarn erfolgt die Paßprüfung, Personen- und Reisegepäckdurchsuchung in Wien, Oderberg, Salzburg, Tetschen, Preßburg, Budapest und Belgrad. Das Reisegepäck ist mindestens vier Stunden vor Abgang des Zuges in einem der genannten Bahnhöfe aufzuliefern und geht

Digitized by Google

nach erfolgter Durchsuchung unter Zollverschluß als Sperrgut bis an das Reiseziel.

Zur Belehrung der Reisenden wird ein Merkblatt herausgegeben, das den Fahrplan, die Fahrpreise, die Beförderungsbedingungen und die für die Benutzung des Zuges zu beachtenden militärischen und zollamtlichen Bestimmungen enthalten wird. Das Merkblatt wird bei den Fahrkartenausgabestellen erhältlich sein.

Kolomeaer Lokalbahnen. In der am 23. Dezember 1915 abgehaltenen XXIX. ordentlichen Hauptversammlung der Teilhaber berichtete der Vorsitzende Ladislaus Freiherr von Dirsztay, daß der Betriebsüberschuß des Jahres 1914 K 19.380·31 betrage. Da zur Verzinsung und Tilgung des Prioritätenanlehens für 1914 ein Betrag von K 19.696·— erforderlich war, wurde der sich ergebende Fehlbetrag von K 315·69 durch die betriebführende Verwaltung gestundet. Es wurde sodann beschlossen, den Gewinnvortrag aus dem Jahre 1913 von K 95·37 zur teilweisen Abstattung obiger Stundungsschuld zu verwenden, so daß dieselbe K 220·32 betragen wird.

Die satzungsmäßig ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates wurden wiedergewählt, ebenso die Rechnungsführer. In der ersten Sitzung des Verwaltungsrates wurde Herr Ladislaus Freiherr von Dirsztay zum Präsidenten und Herr Otto Freiherr von Czedik zum Vizepräsidenten neuerlich berufen.

Die Fürsorge für die verwundeten deutschen Krieger auf der Eisenbahn. Etwa 85 v.H. der deutschen Verwundeten verlassen die Lazarette wieder als geheilt und dienstfähig, ein Prozentsatz, wie er in keinem Kriege in keinem anderen Lande erreicht worden ist. Das ist ein ehrendes Zeugnis für die Wissenschaftlichkeit, die Sorgfalt und die Organisation des deutschen Sanitätswesens. Für die Verwundeten ist schnelle Hilfe durch geschultes Sanitätspersonal und sorgfältige und richtige Anlegung des ersten Notverbandes oft entscheidend für die Erhaltung des Lebens. Vom Augenblick der Verwundung an nimmt sich eine bis ins kleinste geregelte Sanitätspflege des Verwundeten an; dieser kommt so schnell wie möglich zur ersten vorübergehenden Pflege in das in der Nähe der Front befindliche Feldlazarett, wo sofort durch die Kunst der Ärzte alles vorbereitet wird, was der schnellen Wiederherstellung und Vorbeugung dauernder Schäden dient.

Demnächst ist von größter Bedeutung die Organisation des Weitertransports der Verwundeten in das Kriegslazarett an einem Etappenort oder das Reservelazarett in der Heimat durch die Lazarettzüge. Besondere Lazarettzüge zur Beförderung von verwundeten Soldaten auf der Eisenbahn sind, wie wir einem in der Ausstellung für Verwundeten- und Krankenpflege in Kassel kürzlich gehaltenen, in Glasers Annalen für Gewerbe- und Bauwesen wiedergegebenen Vortrage des Regierungs- und Baurates van H e y s entnehmen, zum ersten Male im deutsch-französischen Kriege von 1870/71 verwandt worden. Die preußische Eisenbahnverstaatlichung hat es wesentlich erleichtert, den Wagenbau mit Rücksicht auf die Verwendung der Wagen zum Verwundetentransport im Kriege schon im Frieden einheitlich zu gestalten. Die preußische Eisenbahnverwaltung hatte daher beim Beginn des Krieges über 10.000 zweiachsige Personenwagen vierter Klasse im Betriebe, die leicht zur Unterbringung von je zwölf Tragbahren eingerichtet werden konnten. Bis zum Februar d. J. standen davon 5000 in solcher Weise umgeänderte Wagen bereit. Bei der Zusammenstellung und inneren Einrichtung der Lazarettzüge sind alle Mittel erprobt und ausgenutzt, die eine möglichst ruhige Lage der Verwundeten sichern. Die einzelnen Wagen der Züge sind fest miteinander verkuppelt, damit alle Stöße verhütet werden; die Tragbahren ruhen federnd auf konsolartig an der Wagenwand befestigten U-Eisen, ein System, das die Verwendung der neuen breiten Vereinstragbahren ermöglicht. Die Kosten eines ganzen Lazarettzuges mit der gesamten Einrichtung und Ausrüstung betragen durchschnittlich Mk. 350.000. Bis zum 1. Februar d. J. waren 102 preußische Lazarettzüge im Betriebe, darunter vier Krankenzüge, ein Seuchenzug und 65 Vereinslazarettzüge. Diese letzten sind von Vereinen und Privaten eingerichtet und ausgerüstet und werden dauernd in dieser Weise unterhalten, die übrigen 37 Züge hat die Heeresverwaltung ausgerüstet. Auch die übrigen deutschen Bundesstaaten haben teils auf Staatskosten, teils auf Kosten privater Spender Lazarettzüge der Heeresverwaltung zur Verfügung gestellt, so daß sich die Gesamtzahl der deutschen Lazarettzüge auf 200 beläuft.

Tarifarische und reglementarische Kriegsmaßnahmen.

Zeitweilige Änderung der Ausladungsvorschriften. Das Eisenbahnministerium hat unterm 21. v. M. an alle Staatsbahndirektionen sowie an die Privatbahnverwaltungen folgenden Erlaß gerichtet: Auf Grund des § 2, Absatz 4, des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 11. November 1909 wird vorübergehend verfügt, daß die Eisenbahn, abweichend von der Vorschrift des § 80, Absatz 6, E.-B.-R., berechtigt ist, vom Empfänger auszuladende Güter schon vor Ablauf der Entladefrist auszuladen. In diesem Falle dürfen aber die Kosten der Ausladung nicht erhoben werden. Diese Verfügung tritt am Tage ihrer Kundmachung in Kraft.

Kürzung der Frist für das Inkrafttreten von Tariferhöhungen. Das Eisenbahnministerium hat mit Erlaß vom 3. Dezember 1915 die Frist für das Inkrafttreten von Tariferhöhungen oder anderen Erschwerungen der Beförderungsbedingungen von 2 Monaten vorübergehend auf 14 Tage herabgesetzt. Die zweimonatige Frist ist eine Errungenschaft des vom 1. Jänner 1910 gültigen Eisenbahn-Betriebsreglements. Bis zu diesem Tage betrug die Frist nur 6 Wochen. Das Bedürfnis der Verkehrsbeteiligten, sich auf Tariferhöhungen einrichten zu können, führte zu einer Verlängerung der Frist auf 2 Monate. Für die vorübergehende Kürzung der Frist auf 14 Tage waren zwingende Gründe maßgebend. Die Kundmachung ist am 7. Dezember 1915 in Kraft getreten.

BUCHANZEIGEN.

Der Wall von Eisen und Feuer von Georg W e g e n e r. Leipzig, F. A. B r o c k h a u s. 1915. 192 Seiten Mk. 1. Der Verfasser, Professor Dr. Georg W e g e n e r, ist als Geograph und Forschungsreisender, als Berater und Begleiter des Kronprinzen auf seiner Indienfahrt, als gründlicher Kenner von Land und Leuten in allen Winkeln der Erde, als geistreicher Plauderer und Vortragsmeister dem deutschen Publikum längst vorteilhaft bekannt. Seit Beginn des Weltkrieges weilt er im Hauptquartier des Westens, und seine Erlebnisse und Eindrücke an der Front vom Meer bis zu den Vogesen faßt er in einem Buche zusammen, das als ein ernstes und künstlerisch vollendetes Denkmal deutschen Heldentums bei allen Lesern einer ähnlichen Aufnahme gewiß sein darf, wie sie Sven Hedins „Volk in Waffen“ in allen Schichten der Bevölkerung gefunden hat. Mit handgreiflicher Plastik, tief poetischer Auffassung und in wuchtigem Stil zeichnet W e g e n e r scharf umrissene Bilder all der Stätten und Ereignisse, deren Namen schon zu einem unsterblichen Heldenlied zusammenklingen: Lorettohöhe, Champagne, Ypern, Souchez, Argonnen, Antwerpen usw., Bilder teils von erschütternder Eindringlichkeit, teils von zarter Anmut. Der billige Preis von Mk. 1 für fast 200 Seiten Text und die reizvolle bildliche Ausstattung werden ihm die denkbar weiteste Verbreitung sichern. Wir empfehlen jedem andächtiges Lesen.

Digitized by Google

Geschäftsvormerkblätter 1916. Diese im 44. Jahrgang in der k. k. Hof- und Staatsdruckerei ausgegebenen Vormerkblätter enthalten nicht nur mehr als 80 nach den verschiedenartigsten Bedürfnissen eingeteilte Seiten zur Anlage von mannigfachen Tages-, Wochen-, Monats- und Jahresvormerken, für Gedenktage, Wohnungsanschrift, Stundenpläne, Tagsatzungen und sonstige Geschäfte, zur Eintragung der Einnahmen und Ausgaben usw., sondern auch einen Tagzeiger und ein Kalendarium für das Jahr 1916, einen Wochentagskalender für alle Jahrhunderte, eine Tafel der beweglichen christlichen Feste und der Faschingsdauer von 1916 bis 1935, weiter Stempel-, Zinsen-, Gehalts- und Lohnrechnungs-, Maß- und Gewichtstafel, Post-, Fernschreiber- und Fernsprechertarife usw. Die vielseitige Verwendbarkeit dieser Vormerkblätter, die durch alle Buchhandlungen zum Preise von 80 h zu beziehen sind, ist anerkannt.

KLUBNACHRICHTEN.

Unsere Damenteeabende-Silvesterfeier. Donnerstag den 30. Dezember versammelte sich unsere Gesellschaft zu gewohnter Stunde, um den letzten Teeabend des vergangenen Jahres gemeinsam zu verbringen. Es war eine anheimelnde Silvesterfeier ohne viel Vorbereitungen und ohne Reklame, aber um so inniger, herzlicher. Bloß ein Weihnachtsbaum in der Mitte des Saales gemahnte an die verflossenen Festtage, und außerhalb des üblichen Rahmens der Donnerstagstricktage hatte der Ausschuß nur noch eine kleine Tombola vorbereitet.

Als der Saal vollbesetzt war, betrat vorerst Herr Otto E p p das Podium und deklamierte schwungvoll und mit prächtigem Pathos einige zeitentsprechende Dichtungen; durch lebhaften Beifall aufgemuntert, ließ er sich gerne zu wiederholten Zugaben bewegen. Sodann hielt unser Klubpräsident Exzellenz Dr. von W i t t e k nachstehende Ansprache:

„Geehrte Damen und Herren! Zum letztenmal in diesem schweren sorgenvollen Kriegsjahre haben sie sich hier zusammengefunden, um das Liebeswerk der Kriegsfürsorge zu fördern. Gestatten Sie mir, Ihnen aus diesem Anlasse für die hingebungsvolle Tätigkeit zu danken, die Sie auch im ablaufenden Jahre geübt haben. Ich finde kaum die geeigneten Worte, um Ihnen den Dank der Klubleitung für Ihr von dem schönsten Erfolge begleitetes Wirken geziemend auszudrücken, Sie, meine geehrten Damen, haben sich rückhaltlos und opferwillig in den Dienst der edlen vaterländischen Aufgabe gestellt, für unsere heldenmütigen Krieger werktägige Sorge zu tragen und Sie haben sich dadurch den Anspruch auf vollste Anerkennung erworben. Wie dankbar Ihre noch jüngst durch die Weihnachts-Liebesgaben betätigte Fürsorge von unserem Tapfern an der Front empfunden wird, dessen sei ein sprechender Beweis die mir heute zugekommene Feldpostkarte vom 27. d. M., mit der ein einfacher ungarischer Soldat der im Kärntner Schützenregiment dient, seiner Freude und Dankbarkeit für die empfangene Weihnachtsfreude Ausdruck gibt. Die Karte lautet in wortgetreuer Übersetzung: ‚Euer Exzellenz! Mit diesen paar Zeilen bedanke ich mich sehr, für das Weihnachtsgeschenk, welches auf meinen Teil gekommen ist. Möge der gute Gott geben, daß eine glückliche Zukunft die Waffen der vereinigten Heere erwarte. Der gute Gott segne sie, damit sie siegreich aus diesem Feldzuge hervorgehen. Hiemit schließe ich meine Zeilen, ich verbleibe als Ihr ergebenster treuer Diener und Heimatsgenosse Alexander Siman.'

Und nun noch ein Wort an das geehrte Komitee der Tee- und Stricknachmittage. Ihrer umsichtigen Mühewaltung, meine geehrten Damen, in deren Kreise auch meine gute Schwester Irma sich wacker betätigt und der die Herren Oberstaatsbahnrat Dr. H a u l e r und Staatsbahnrat Dr. L e i p e n verdienstvoll zur Seite stehen, verdanken wir die Verschönerung der 5-Uhr-Tees durch die Veranstaltung künstlerischer Darbietungen, die dazu beigetragen haben, die Anziehungskraft der Stricknachmittage zu steigern und das Klubleben in der schweren Kriegszeit aufrecht zu halten. Empfangen Sie dafür meinen und der Klubleitung wärmsten verbindlichsten Dank. Zugleich entbiete ich Ihnen allen die wärmsten Glückwünsche zum Jahreswechsel. Möge uns der Himmel die Gnade schenken, daß das kommende Jahr uns den siegreichen Abschluß des grausamen Krieges und einen ehrenvollen Frieden bringe! Ihnen Allen, meine geehrten Damen und Herren, wünsche ich ein glückliches neues Jahr, unserem lieben Klub fröhliches Gedeihen und stetigen Aufschwung, dem teuren Vaterlande Glück und Heil! Das walte Gott!"

Als sich der rauschende Beifall, welcher diesen mit Wärme und ungekünstelter Innigkeit gesprochenen Worten folgte, gelegt hatte, begann die Tombola. Die gute, alte Tombola! Sie hat noch immer nichts von dem Interesse, das sie seit Jahrzehnten zu wecken wußte, eingebüßt. Es war hochinteressant, zu beobachten, mit welcher Spannung jeder der Teilnehmer den Ausruf der gezogenen Nummer erwartete, und mit welchem Eifer die Nummer in den Tafeln gesucht und bezeichnet wurde. Und als die ersten Gewinner mit ihren Schätzen aus dem, zum Gabentempel gewandelten Lesezimmer kamen, da gab es viel Freude und viel Heiterkeit.

Dank der sehr zahlreich eingelaufenen, durchwegs sehr hübschen Spenden und dem Geschicke, das Staatsbahnrat Dr. L e i p e n bei der Erwerbung einer großen Anzahl von Gewinstgegenständen entwickelte, wurde die Anzahl der Gewinne auf 226 gebracht, so daß fast jeder Besucher ein kleines Andenken an diesen Abend mitnehmen konnte. Der Mühe des Nummernziehens unterwarf sich das graziöse Töchterchen unseres Herrn Professor S o m m e r, den deutlichen Ausruf verdanken wir dem Staatsbahnrat Dr. L e i p e n, während Inspektor T a u s s i g mit gestrenger Amtsmiene die vorgewiesenen Tafeln auf die Richtigkeit der Nummern prüfte. Dank dem Absatze zahlreicher Tafeln wurde ein sehr nennenswerter Reinertrag erzielt, der dem aus der Teewirtschaft geschaffenen Fonds für Kriegsfürsorgezwecke zufließt.

Nach Schluß der Tombola entzückte uns ein Violinvortrag des Herrn Professor Rudolf F i t z n e r, dessen Auftreten wir der liebenswürdigen Bemühung des Gesangvereines österreichischer Eisenbahnbeamten verdanken und dessen großartige Leistungen lautesten Beifall ernteten.

Allseitige Beglückwünschung schloß die letzte Zusammenkunft im verflossenen Jahre — hoffen wir, daß das kommende Jahr unseren arbeitsfreudigen Damen Gelegenheit gebe, ihren Eifer auf anderem, dem Gemeinwohle dienenden Felde zu betätigen.

Klubversammlung am 4. Jänner 1916.

Klubpräsident Exzellenz Dr. v. W i t t e k eröffnete die Versammlung mit nachstehender Ansprache:

„Seit unserer letzten Klubversammlung haben wir leider wieder den Verlust zweier langjähriger Mitglieder zu beklagen.

Herr Generalinspektor, Sektionschef Karl R o t h e r wurde am 1. Jänner zu Grabe getragen und Herr Oberinspektor Eduard G e r s t m a n n ist vorgestern gestorben. Beide Herren waren treue, anhängliche Klubmitglieder, deren Verlust wir aufrichtig betrauern, und wir werden ihnen ein treues Gedenken bewahren.

Weiters habe ich den Herren mitzuteilen, daß wir ab 1. Jänner im Hofoperntheater neue Stammsitze erworben haben, und zwar: die Sitze Parkett 12. Reihe, Nr. 320 und 322 an g e r a d e n Tagen; auf der 4. Galerie 5. Reihe, die Sitze Nr. 150 und 152 an u n g e r a d e n, die Sitze Nr. 162 und 164 an g e r a d e n Tagen.

Im Hofburgtheater behalten wir unsere Stammsitze auf der 4. Galerie 4. Reihe Nr. 197 und 199 an u n g e r a d e n Tagen.

Die Stammsitze in den Hoftheatern müssen vier Tage vor dem Tage der Vorstellung vom Klub aus abgeholt werden, daher die Bestellung vor diesem Tage unbedingt nötig ist. Bestellungen werden auf die im Spielplane verlautbarten Vorstellungen entgegengenommen. Bestellungen durch Fernsprecher sind für den Klub nicht verbindlich.

Weiters hat das Präsidium der Wiener Urania die in Heft 22 vom 15. November v. J. verlautbarten Begünstigungen über hierseitiges Einschreiten dahin ausgedehnt, daß Frauen und Kinder unserer Klubmitglieder, denen bisher nur der Bezug von Anschlußheften zu K 2·— zugestanden war, nunmehr selbständig unterstützende Mitglieder mit einem Jahresbeitrage von K 2·50 werden können. Durch dieses freundliche Entgegenkommen genießen die davon Gebrauch machenden Familienangehörigen unserer Klubmitglieder ungleich größere Ermäßigungen für die Vorstellungen als durch den Bezug von Anschlußheften.

Das österr. Flottenvereins-Kino gewährt unseren Klubmitgliedern und deren Familien gegen Vorweisung der Mitgliedskarte an der Kassa namhafte Ermäßigungen.

Die nächste Klubversammlung findet Dienstag den 18. Jänner um $^1/_2$7 Uhr abends statt.

Bei dieser wird der Austauschgefangene Einjährigfreiwillige des k. u. k. Infanterieregiments Nr. 1, Herr Erwin K u n e w ä l d e r einen Vortrag über seine Erlebnisse in zehnmonatiger russischer Kriegsgefangenschaft halten, hiebei eine Ausstellung der von den Mitgefangenen verfertigten Arbeiten sowie von Aufnahmen der wichtigeren Internierungsorte in Sibirien veranstalten.

Eingeführte Gäste willkommen.

Digitized by Google

Heute haben wir das Vergnügen, Herrn Professor Othmar v. Leixner zu hören, der die besondere Liebenswürdigkeit haben wird, uns einen Vortrag über „Die Kunst im Donautale“ zu halten und uns die Kunstdenkmale in Lichtbildern vorführen wird.“

Professor v. Leixner leitete den Vortrag mit der Bemerkung ein, daß es kein Vortrag, sondern eine Plauderei werden, wie auch, daß heute nicht der Professor, sondern der Architekt zu Worte kommen soll. Nun, eine solche Plauderei, wie wir sie hörten, läßt man sich gerne gefallen. Der Vortragende führte uns von Melk angefangen, donauabwärts bis zur ungarischen Landesgrenze, zeigte uns in sehr zahlreichen, großartigen Lichtbildern die architektonische Pracht, welche in den altehrwürdigen Bauten des Donautales schlummert. Wir sagen schlummert — es bedarf wahrhaftig in den meisten Fällen erst des Hinweises eines solchen Kunstkenners, um uns auf Schönheiten aufmerksam zu machen, an denen wir sonst achtlos vorübergehen würden. Professor v. Leixner zeigte uns eben nicht nur die jedermann auffälligen Bauwerke, er führte uns auch in unbeachtete Dörfer, in Kirchennischen, auf Seitenpfade und überrascht und staunend sahen wir die Fülle von Schönheit und Kunst unserer engeren Heimat.

Dieser Vortrag war ein Hochgenuß für jeden einzelnen der sehr zahlreichen Zuhörer und reicher Beifall lohnte des Vortragenden Bemühung. Nach den herzlichen Dankesworten Sr. Exzellenz des Herrn Klubpräsidenten versammelte sich noch ein kleinerer Kreis der Zuhörer bei gemeinsamem Abendessen in der Gastwirtschaft „zum Weingarten“, wo das Gehörte und Gesehene mit dem Künstler eingehendst und anregend besprochen wurde.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler“ in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. /49

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507. Anzahl der Mitglieder: 157.344.

Allgemeine Uniformierungsanstalt

BACK & FEHL

Wien, IX. Elisabethpromenade 23

Filialen: Triest, Krakau, Czernowitz

Uniformen für k. k. Staatsbahnangestellte in vorschriftsmäßiger und Extraausführung, vorzüglicher Schnitt, tadelloses Passen, billigste Preise

:: Prämiiert mit mehreren goldenen Medaillen ::

Telephon 13530 Telephon 13530

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Telephon für Sackbestellungen 12986. Telephon für Fuhrenbestellungen 21118.

D. BERL

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und erstklassige Dzieditzer Steinkohlenbriketts.

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hillecher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 3. Wien, den 1. Februar 1916. XXXIX. Jahrgang.

INHALT: Anzeigen. — Beitrag zur Geschichte der elektrischen Eisenbahneinrichtungen. (Fortsetzung folgt.) — Technische Rundschau. Der neue Bahnhof der Zentralbahn in New York. — Verschiedenes: Kilometrische Länge der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellten Eisenbahnstrecken. Zum 75jährigen Bestande der badischen Staatseisenbahnen. Ergebnisse der Schneebergbahn im Jahre 1914. Der Londoner Schnellbahnverkehr. Buchanzeigen: Summarischer Bericht der Handels- und Gewerbekammer in Brünn über die geschäftlichen Verhältnisse in ihrem Bezirke während des Jahres 1914. Der europäische Krieg uud der Weltkrieg. „Compass". Im „Kampf gegen Rußland". — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der „Österreichischen Eisenbahn-Zeitung", in ihren Arbeiten für die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" Fremdworte und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Klubanzeigen.

Die P. T. Klubmitglieder werden höflichst ersucht, allfällige Rang- und Titeländerungen sowie etwaige Unrichtigkeiten bei den zur Versendung gelangten Mitgliedskarten dem Klubsekretariate behufs Richtigstellung bekannt zu geben.

* * *

Jeden Donnerstag von halb 5 bis halb 8 Uhr nachmittags Zusammenkunft der Damen und Herren im Klubsaale für Zwecke der Kriegsfürsorge. Arbeitsstoff (Wolle, Tabak, Zigarettenhülsen) wird vom Klub beigestellt. Für die Verabreichung von Tee ist Vorsorge getroffen. Nach Tunlichkeit werden künstlerische oder der gegenwärtigen Zeit entsprechende Vorträge geboten werden.

* * *

Dienstag den 1. Februar 1916, halb 7 Uhr abends, Klubversammlung. Vortrag des Schriftstellers Herrn Emmerich Maday: „Roseggers-Volksgestalten" mit Lichtbildern. Frida Baronin Meinhardt: Dialektvortrag Roseggerscher Dichtungen.

Dienstag den 15. Februar 1916, halb 7 Uhr abends, Klubversammlung. Vortrag des Universitäts-Professor Herrn Dr. Robert Spigler: „Über den Orient".

Eingeführte Gäste willkommen.

* * *

Das Klubsekretariat ist an Sonn- und Feiertagen geschlossen. Die P. T. Klubmitglieder wollen sich mit Theater- und Kinoanweisungen an Wochentagen (9 bis 12 Uhr vormittags, 3 bis 6 Uhr nachmittags) versorgen.

Die Gebühr für zahlbare Theaterkarten (Hofburg, Hofoper, Theater a. d. Wien, Raimund-Theater, Residenzbühne, Apollotheater) muß bei der Bestellung erlegt werden. Telephonische Bestellungen können nicht ausgeführt werden.

Beitrag zur Geschichte der elektrischen Eisenbahneinrichtungen*).

Von L. Kohlfürst.

(Fortsetzung zu Heft 2.)

Kaum ein Jahr später, als die rein elektrischen Stellwerke ihre ersten Erfolge in Europa erzielt hatten, waren solche Einrichtungen auch in Amerika erfunden und in Gebrauch genommen worden. Abgesehen von den zahllosen, hier unmöglich zu verfolgenden, mehr oder minder gelungenen elektrischen Antrieben, welche mit den elektrischen Eisenbahnen Hand in Hand entstanden sind, dabei in der Regel nur für Signale und erst ganz neuestens zeitweilig auch zum Fernstellen von Weichen benutzt werden, kommen übrigens derzeit nur zwei, beide im Jahre 1904 zur ersten Anwendung gelangte amerikanische Stellwerke von der in Rede stehenden Betriebsform in Betracht, nämlich die Bauart der Hall Signal Company[44]) und jene der Union Switsh and Signal Company[45]).

Als vorläufiger Abschluß der Entwicklung von Kraftstellwerken ist endlich noch ein seit etaw drei Jahren

*) Vgl. Jhg. 35 (1913), Nr. 28, 30 und 33, sowie Jhg. 36 (1914) Nr. 22, 26, 29 und 30.

[44]) Vgl. „Engineering" vom 9. August 1895 und „Railroad Gazette" vom Dezember 1897, S. 849.

[45]) Vgl. „Annales des Mines", 1904, B. VI, H. 10, S. 348.

Digitized by Google

auf der französischen Nordbahnstation Le Landy in Betrieb stehende Anordnung A. Moutiers[46]) zu erwähnen, bei der zum Einstellen und Festlegen der einzelnen Fahrstraßen nur eine einzige Kurbelumdrehung und ein Zeitaufwand von bloß zwei bis vier Sekunden erforderlich ist. Ein Rahmen, der durch eine Knebelumdrehung seitlich verschoben wird, wirkt gleichzeitig als Stellvorrichtung und Verschlußregister; die Rückmeldungen erfolgen durch Glühlampen und die Fahrstraßenauflösungen durch die Züge im Wege einfacher elektrischer Sperren. Zum Stellen der Weichen und Signale dient Preßluft von zwei bis vier Atmosphären und zur Steuerung der Antriebe Preßwasser von fünf bis zwölf Atmosphären Druck; es würde aber ebensogut Druckluftbetrieb mit elektrischer Steuerung oder überhaupt rein elektrischer Betrieb sich durchführen lassen.

2. Weichen- und Signalstellwerke in Österreich-Ungarn. Drei Umstände waren es, nämlich die einschränkenden Bestimmungen über das Herabmindern der Zuggeschwindigkeit beim Befahren der Weiche, ferner die Ausstattung der Weichen mit gut wahrnehmbaren, beleuchtbaren Signalen und die Vorschrift, daß während der Inanspruchnahme jeder spitzbefahrenen Weiche ein Wärter anwesend sein mußte und den Zungenschluß durch kräftige Nachhilfe an der Handstellvorrichtung zu sichern hatte, welche den in Österreich-Ungarn weniger steil und rasch als etwa in England, Deutschland, Belgien usw. zunehmenden Verkehrsdichten für viele Jahre hinaus genügten. Erst im Jahre 1866 wurde von der Südbahngesellschaft in der Station Marburg a. d. D.[47]) ein Versuch gemacht, zwischen der handgestellten Abzweigweiche der Kärntnerlinie und dem zugehörigen Einfahrsignal (Distanzsignal) eine sichernde Abhängigkeit herzustellen. Ähnliche Anordnungen, die sich durch ihre urwüchsige Einfachheit auszeichneten, versuchte man noch im gleichen Jahr auf einigen Abzweigungen der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eine etwas erweiterte Einrichtung wurde erst 1876 auf der Kaiserin Elisabeth-Bahn in Rekawinkel[48]) hergestellt, zufolge der Verordnung des Handelsministeriums, daß auf zweigeleisigen Bahnen auf allen Stationen, wo Züge ohne Aufenthalt durchfahren, in den Hauptgeleisen die spitzbefahrenen Weichen zu beseitigen sind. Da nämlich auf der genannten Station der beschränkten örtlichen Verhältnisse wegen diese Ausführung untunlich erschien, behalf man sich mit Zustimmung der Behörde durch Verriegelung der in jeder Richtung vorhandenen zwei spitzbefahrenen Weichen. Diese von einem am Bahnsteig befindlichen zweihebeligen Stellwerk aus zu bedienende Anordnung stammte aus der Wiener Signalbauwerkstätte Rothmüller. Aus gleicher Veranlassung wurden ähnliche Anordnungen durch die Firma Stephan v. Götz auch in Kemmelbach und in Neulengbach eingerichtet. Hier aber waren die spitzbefahrenen Weichen nicht nur in der Geraden, sondern auch für die Ablenkung verriegelbar und mit einem Mastsignal abhängig verbunden, dessen Flügel ersterenfalls 45° nach aufwärts (weißes Licht), letzterenfalls 45° nach abwärts (grünes Licht) zeigte, hingegen sich in wagrechter (rotes Licht) Lage befand, solange die Weichen nicht festgeriegelt waren. In das Jahr 1876 fällt auch die Errichtung eines kleinen Siemens & Halskeschen Stellwerkes auf dem Verschiebbahnhof Aussig der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, womit in Österreich-Ungarn die Reihe der Herstellungen nach genannter Bauart begonnen worden ist.

Als die Signalordnung vom 10. Februar 1877 verlangte, daß die Distanzsignale an Abzweigungen derart voneinander abhängig sein müßten, daß immer nur eines auf erlaubte Einfahrt gebracht werden könne, so wäre damit der günstigste Anstoß gegeben gewesen, mit Stellwerksanlagen vorzugehen, allein man ließ es fast ausnahmslos damit bewenden, die an solchen Stellen vorhandenen elektrischen Distanzsignale durch Umschalter oder in einem gemeinsamen Stelltaster der vorgeschriebenen Abhängigkeit gemäß zu kuppeln und die vorhandenen mechanischen Distanzsignale einfach durch gekuppelte elektrische zu ersetzen. Nur die Kaiser Ferdinands-Nordbahn benutzte den Anlaß, um in sieben Abzweigestationen kleine, von Rothmüller in Wien gelieferte Stellwerke errichten zu lassen, in denen die Einfahrsignale (Distanzsignale) an den Abzweigungen untereinander und zugleich mit den zugehörigen Einfahrhauptweichen in Abhängigkeit gebracht waren. Erst ein paar Jahre später, nachdem die Kaiserin Elisabeth-Bahn und die Aussig-Teplitzer Bahn 1879 und die Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1880 ihre ersten bescheidenen Stellwerksanlagen durch größere und vervollkommte vermehrt hatten, verbreiteten sich diese Einrichtungen[49]) rascher und allgemeiner.

So versah beispielsweise die Buschtehrader Eisenbahn vom Jahre 1882 an alle ihre Abzweigestationen durch die Prager Maschinenfabrik Breitfeld, Daněk & Co. mit mehr oder minder großen Stellwerken, in welchen nicht bloß die Hauptweichen, sondern überhaupt alle für die verschiedenen Einfahrstraßen in Betracht zu ziehenden Weichen und Signale bereits grundsätzlich Aufnahme fanden. Die Gestänge und Weichenverschlüsse waren der Schnabel & Henningschen Bauart nachgebildet, ebenso die Hebelwerke auf den ausgedehnteren Bahnhöfen Saaz, Komotau, Kaaden, Falkenau a. d. E., während in den

[46]) Vgl. Buddenberg: „Verkehrstechnische Woche und eisenbahntechn. Zeitschrift", 1912, S. 165.

[47]) Vgl. „Geschichte der Eisenbahnen der Österr.-Ungar. Monarchie", B. III, S. 52.

[48]) Vgl. Ludwig Proske: „Ausgeführte Zentral-Sicherungsanlagen", Wien, 1885, S. 20.

[49]) Vgl. „Geschichte der Eisenbahnen der Österr.-Ungar. Monarchie", B. III, S. 80.

Digitized by Google

einfacheren Fällen Froitzheimsche Stellböcke[50]) von Rösemann & Kühnemann in Berlin (später in Budapest) Verwendung fanden. Für alle versicherten Einfahrten wurden besondere einarmige Mastsignale aufgestellt, zugleich aber auch selbstverständlich die vorhandenen vorgeschriebenen Distanzsignale (elektrisch betriebene Scheibensignale der Bauart Langier) belassen, jedoch durch Zustimmungskontakte von der Lage des Armes am Einfahrsignal derart abhängig gemacht, daß jenes nur dann auf frei gebracht werden konnte, wenn dieses frei zeigte. Die Handhabung der Distanzsignale blieb in gewöhnlicher Weise dem Fahrdienstleiter vorbehalten, ebenso wie die Erlaubniserteilung zur Bedienung der Signalhebel am Stellwerk, die durch Hattemersche elektrische Verschlußvorrichtungen[51]) geblockt waren. Zur gleichen Zeit erbaute die genannte Prager Firma auch auf den ungarischen Staatsbahnen ähnliche, aber bereits sehr ausgedehnte Stellwerksanlagen.

Gelegentlich der internationalen elektrischen Ausstellung in Wien, 1883, waren bereits bescheidene Anfänge einer inländischen Stellwerksindustrie durch Muster der Firma Rothmüller in Wien, Backofen in Wien, Stephan v. Götz in Wien, B. Egger & Comp. in Wien, A. Krüzner in Mödling, Breitfeld, Daněk & Comp in Karolinenthal b. Prag, und andere ersichtlich gemacht, ebenso sind von den ungarischen Staatsbahnen (Bauart Schnabel & Henning), dann von der österreichisch-ungarischen Eisenbahn-Gesellschaft (Bauart Rothmiller) mit Pollitzerschen Verschlußvorrichtungen[52]) und von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn[53]) (Bauart Rüppel bezw. Jüdl & Comp. mit Siemens & Halske-Blocks) vereinigte Weichen- und Signal-Sicherungen ausgestellt gewesen. Im Jahre 1884 war es die österreichische Nordwestbahn, welche in eine erste, aber rege Zeit der Errichtung von Stellwerken eintrat, welches Beispiel in den nächsten Jahren von den meisten jener großen Bahnen in Österreich und Ungarn, die sich bis dahin zuwartend verhalten hatten, mit erfolgreichem Eifer nachgeahmt wurde. Über die bis zu dieser Zeit (1884) auf den Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen (ehemalige Kaiserin Elisabeth-Bahn, Kronprinz Rudolf-Bahn und Kaiser Franz Josef-Bahn) bereits bestandenen einschlägigen Einrichtungen erstattete Ludwig Proske in einem am 13. Jänner 1885 im Klub österr. Eisenbahn-Beamten in Wien gehaltenen Vortrag die in nebenstehender Zusammenstellung ausgewiesenen Angaben.

Bahnhof oder Strecke	Anzahl der Stellwerke	Anzahl der Hebel	Anzahl der Weichen	Anzahl der verriegelten Weichen	Anzahl der elektr. Blockwerke	Anzahl der Signale	
						für eine Fahrstellung	für zwei Fahrstellungen
Neumarkt	2	10	—	13	5	1	2
Wels	1	10	—	10	4	—	2
St. Veit	1	13	6	—	—	3	3
Maxing	2	16	8	—	—	2	3
Linz und Abzweigung gegen Budweis	5	77	67	3	17	14	4
Kleinmünchen	2	3	—	—	2	1	1
Linz—Hörsching	4	7	—	—	2	1	3
Wien—Purkersdorf	17	48	12	3	14	30	5
Klein-Schwechat	1	6	—	5	2	4	—
St. Michael	2	15	14	3	4	—	3
St. Valentin	2	15	11	—	—	6	—
Lautrach	1	8	10	—	4	—	2
Hard—Fussach	1	4	4	—	—	—	2
Schwarzach	1	4	4	—	—	—	2
Hohenems	1	4	4	—	—	—	2
Götzis	1	3	3	—	—	—	2
Rankweil	1	4	4	—	—	—	2
Nendeln	1	3	3	—	—	—	2
Nenzing	1	4	4	—	—	—	2
Straßenhaus	1	4	4	—	—	—	2
Langen	1	9	6	—	2	1	2
Rekawinkel	1	2	—	4	—	—	—
Neulengbach	1	1	—	1	—	—	1
Kemmelbach	2	2	—	2	—	—	2
Oberlaa	1	1	1	—	1	—	—
Abzweigung nach Kammer	1	4	3	—	—	3	—
Nusle—Vršovic	2	35	25	—	11	—	4
Zusammen	57	312	193	44	68	66	57

NB. Von den 123 Signalen waren 6 Scheiben- und die übrigen Mastsignale.

Von Mitte der Achtzigerjahre angefangen wurde die Errichtung von Stellwerksanlagen, trotzdem sich viele und namentlich die wirtschaftlich schwachen Privatbahnen nicht etwa in Verkennung der Wichtigkeit dieser Einrichtungen, sondern lediglich in Hinblick auf die Anschaffungskosten nur zögernd dafür zu erwärmen vermochten, durch das Beispiel der Staatsbahnen gleichwie durch die unmittelbare Einflußnahme der Eisenbahnbehörden stetig und kräftig gefördert. Gleichzeitig kam auch die in Deutschland bereits aufgenommene Streitfrage zur lebhaften Erörterung, welche Zeichengebung für die Einfahr- oder Ausfahrsignale günstiger sei, die englische mit getrennten Armen für die verschiedenen Fahrwege, oder die deutsche, welche in den Siebzigerjahren auf den preußischen Staatsbahnen eingeführt und in die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 20. Juni 1880 aufgenommen worden war. Nach manchen von den beteiligten Fachmännern mehr oder minder eifrig durchgeführten Schreib- und Redekämpfen wurde denn auch im Einvernehmen mit dem k. k. Kriegsministerium zunächst auf den Linien der damaligen Generaldirektion der k. k. österr. Staatsbahnen

[50]) Vgl. „Organ f. d. Fortschritte des Eisenbahnwesens", 1884, S. 81.

[51]) Vgl. Rank,, Dr. Rölls Eisenbahn-Encyklopädie", 1. Aufl., B. II, S. 608.

[52]) Vgl. „Internationale elektrotechn. Ausstellungs-Zeitschrift", Wien, 1883, S. 312.

[53]) Vgl. „Zeitschrift f. Elektrotechnik", Wien, 1885, B. III, S. 513.

Digitized by Google

die in Betracht stehende deutsche Signalform grundsätzlich eingeführt und später in der für Österreich und Ungarn gemeinsam festgesetzten Signalordnung für Haupt- und Lokalbahnen vom 20. April 1904 — in Kraft getreten am 1. Mai 1905 — für alle Raumabschluß-, Einfahr-, Wege- und Ausfahrsignale allgemein vorgeschrieben. Hiezu stehen die am gleichen Tage in Kraft getretenen, vom k. k. österreichischen Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem königl. ungar. Handelsministerium festgesetzten einheitlichen „Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Hauptbahnen" durch Artikel 22, Absatz 124, („Nicht versicherte oder nicht verläßlich verschlossene Weichen dürfen von Schnell- und Personenzügen gegen die Spitze in gerader Richtung mit höchstens 40 *km*, in die Ablenkung gestellte Weichen gegen und nach der Spitze mit höchstens 30 *km* Geschwindigkeit in der Stunde befahren werden") und Absatz 125 („Vollkommen versicherte oder verläßlich verschlossene Weichen dürfen von Schnell- und Personenzügen gegen die Spitze in gerader Richtung mit höchstens 60 *km*, in die Ablenkung gestellte Weichen gegen die und nach der Spitze mit höchstens 40 *km* in der Stunde befahren werden") in Beziehung. Nach Absatz 128 haben aber als „vollkommen versichert nur jene zentral gestellten und verriegelten oder nur verriegelten Weichen zu gelten, deren richtige Stellung mit Signalen in verläßlicher Weise in Abhängigkeit gebracht ist, desgleichen bei Ausfahrten, wo keine Ausfahrsignale vorhanden sind, auch jene Weichen, deren richtige Stellung durch einen elektrischen oder mechanischen Verschluß gesichert wird. Als verläßlich geschlossen sind nur jene Weichen anzusehen, deren anliegende Zunge (Spitzschiene) durch ein unmittelbar an der Backenschiene (Stockschiene) angebrachtes Weichenschloß an dieser festgehalten wird und dessen Schlüssel nur dann abgezogen werden kann, wenn zuvor die Weiche in der richtigen Stellung verschlossen worden ist." Ein weiterer Zusammenhang besteht auch noch im Wege des Artikels 26, Absatz 154 der „Grundzüge", wo die schon weiter oben erwähnte Bestimmung in neuer, etwas verschärfter Fassung wieder aufgenommen erscheint: „Bei Abzweigungen und Bahnkreuzungen in Schienenhöhe ist die Stellung der Einfahr- bezw. Distanz- und Richtungssignale derart anzuordnen, daß stets nur die Züge einer Linie die Bahn frei finden".

Zurzeit sind die Zugfolge- und Kreuzungsstationen auf allen älteren k. k. Staatsbahnstrecken und wohl auch alle einigermaßen wichtigen Haupt- und Abzweigestationen der seit jüngerer Zeit verstaatlichten, gleichwie der noch im Privatbesitz befindlichen Hauptbahnen mit Ein- und Ausfahrsicherungen versehen; durchwegs wird eifrigst danach getrachtet, diese Sicherungseinrichtungen, soweit nur immer die wirtschaftlichen Verhältnisse es gestatten, Jahr für Jahr zu vervollständigen und zu verallgemeinern. Dasselbe gilt bezüglich des ungarischen Staatsbahnnetzes, wo sich der Stand der Weichen- und Signalstellwerke 1911 um 39 und 1912 wieder um 46 vermehrt hatte und im ganzen 657 Stationen damit ausgestattet waren. Es werden daselbst überdies die für Sicherungsanlagen veranschlagten Jahresausgaben namhaft vermehrt werden, um die Ausrüstung sämtlicher Stationen in rascherer Folge als bisher durchzuführen.

3. Die Siemens & Halskeschen Stellwerke in Österreich-Ungarn. Zwei Jahre später, als durch das in Punkt 2 erwähnte erste Stellwerk am Verschiebbahnhof der Aussig-Teplitzer Eisenbahn der Übertritt der Siemens & Halskeschen Bauatr im Jahre 1877 nach Österreich eingeleitet war, ließ dieselbe Bahnverwaltung eine ähnliche, aber bereits erweiterte Sicherungseinrichtung bei Ladowitz herstellen, wo die Verbindungsstrecke Liptitz—Dux der ehemaligen Prag-Duxer Eisenbahn die doppelgeleisige Hauptstrecke der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in gleicher Schienenhöhe kreuzt. Das betreffende Stellwerk [54]) umfaßte sieben Stellhebel, darunter vier für Signale. Ebenfalls im Jahre 1879 wurde am Westende des Bahnhofes Wels der Kaiserin Elisabeth-Bahn eine ebensolche Anlage errichtet mit zehn Hebeln, von denen zwei zum Stellen von vier Einfahrsignalen und sechs zum Verriegeln von zehn Weichen dienten. Diese Stellwerke in Ladowitz und Wels[55]) sind in Österreich-Ungarn die ersten gewesen, bei welchen die Bedienung der Signalhebel durch elektrische Verschlußvorrichtungen — in diesen Fällen selbstverständlich mittels Siemens & Halskescher Blockfelder — von der Zustimmung oder dem Befehle der Fahrdienstleiter abhängig gemacht war.

(Fortsetzung folgt.)

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Der neue Bahnhof der Zentralbahn in New York. Die in den Hauptbahnhof der New Yorker Zentralbahnen einmündende Strecke besitzt durchwegs vier Geleise. Die alte Bahnhofsanlage gestattete die Abfertigung von 21 Millionen Reisenden jährlich. Dies genügte aber in den letzten Jahren nicht mehr. Die Stadtverwaltung von New York verfügt im Jahre 1903, daß die Eisenbahngesellschaften für die Abstellung jeder Rauchbelästigung durch Dampflokomotiven innerhalb der Stadt bis zum 1. Jänner 1908 zu sorgen hatten. Daher bauten sich die Pläne für die neue Bahnhofsanlage auf der Einführung des elektrischen Betriebes auf. Er gestattete die Anlage eines zweigeschossigen Geleisebahnhofes, die sich bei der Verwendung von Dampflokomotiven wegen der Unmöglichkeit einer wirksamen Rauchabführung ohne weiteres verboten hätte. Die für die Unterbringung des Geleisebahnhofes erforderliche Erweiterung des Grundbesitzes konnte daher erheblich eingeschränkt werden. Die beiden Geschosse sollten so tief angeordnet werden, daß das obere erste Geschoß noch einige Meter unter die Höhe der angrenzenden Straßen sank. Dadurch verschwand der Geleisebahnhof aus dem Straßenbilde und konnte in Straßenhöhe abgedeckt werden. Der gewonnene Raum stand für die Durchführung der bis dahin unterbrochenen Straßen und für den Aufbau eines neuen Stadt-

[54]) Vgl. „Geschichte der Eisenbahnen der Österr.-Ungar. Monarchie", B. III, S. 80.

[55]) Vgl. L. Proske, „Ausgeführte Zentral-Sicherungs-Anlagen auf den k. k. österr. Staatsbahnen", Wien, 1885, S. 20.

Digitized by Google

teiles zur Verfügung. Die Häuser dieses Stadtteiles werden sich auf Pfeiler gründen und die Mieten, die sie abwerfen, sollen nach den Berechnungen genügen, um die Zinsen des für den gesamten Bahnhofsumbau aufzuwendenden Kapitals zu decken. Der Entwurf des Empfanggebäudes selbst, das in einem von Westen nach Osten mit einer Neigung von etwa 1:50 abfallenden Gelände liegt, bot mannigfache Schwierigkeiten. Unter dem Gebäude waren auf beiden Geleisegeschossen Schleifen anzuordnen, damit das Zurücksetzen der ankommenden Züge, das Umsetzen der Lokomotiven und das Kreuzen der Hauptgeleise während der Verschiebearbeiten nach Möglichkeit vermieden und die Leistungsfähigkeit des Bahnhofes auf ein Höchstmaß gesteigert wurde. Der zweigeschossige Geleisebahnhof bedingte auch die Anordnung mehrerer Gebäudegeschosse, zu denen die Reisenden von den in Straßenhöhe liegenden Eingängen aus auf möglichst kurzen und bequemen Wegen gelangen sollten. Der Fern- und Vorortеverkehr waren örtlich zu trennen und ebenso waren für den Zugangs- und den Abgangsverkehr getrennte Wege vorzusehen, damit bei starkem Andrang Gegenströmungen und Verkehrsstockungen vermieden würden. Schließlich waren bequeme Verbindungen unter Straßenhöhe mit den dem städtischen Verkehr dienenden Untergrundbahnen zu schaffen, weil man festgestellt hatte, daß nicht weniger als 80% aller Reisenden von dem Hauptbahnhof auf die Untergrundbahn und umgekehrt übergehen. Die Ausschachtung erforderte die Wegschaffung von insgesamt 2,368.000 m^3 Erdmassen, darunter 1,530.000 m^3 felsiges Gestein. Die Tiefe der Ausschachtungssohle unter Straßenhöhe beträgt im Mittel etwa 13 *m*. Das gesamte Bahnhofsgebiet, das heißt die Summe der Grundflächen beider Geschosse, ist 2825 Ar groß. Unterhalb des Empfangsgebäudes befinden sich in beiden Geschossen zusammen 66 Geleise und 31 Bahnsteige. Die Gesamtlänge aller Bahnhofsgeleise in beiden Geschossen beträgt mehr als 50 *km*. Bei der Entwicklung der Geleiseanlagen war auf die zahlreichen Säulen Rücksicht zu nehmen, welche das obere Geschoß, die Straßenbrücken und die später zu errichtenden Mietgebäude zu tragen haben. Das untere Geschoß ist für den Vorortеverkehr bestimmt. Die Zahl der Bahnsteige beträgt 14 und die der Geleise 25. Nach Aufnahme des regelmäßigen Betriebes sollen die Kopfgeleise 105 bis 112 von ausfahrenden und die Schleifengeleise 115, 116 und 117 von einfahrenden Zügen benützt werden. Die Breite der diesen Geleisen benachbarten Bahnsteige ist recht knapp gewählt. Der breiteste unter ihnen mißt 8 *m*, der schmalste nur 4·3 *m* und die übrigen 4·6 *m*. Die beiden etwa 8·3 *m* breiten Bahnsteige zwischen den Geleisen 104 und 105 bezw. 112 und 113 werden als Gepäckbahnsteige dienen. Es sind zwei Schleifen, eine größere und eine kleinere vorhanden, die miteinander in Verbindung stehen. Der geringste Krummungshalbmesser der größeren Schleife beträgt 91·4 *m* und der der kleineren nur 41·7 *m*. Die auf den Geleisen 115, 116 und 117 einfahrenden Züge werden entweder durch die kleinere Schleife auf die Anschlußgeleise an der Ostseite vorgezogen und dort abgestellt, oder sie werden durch das Verbindungsgeleise in die größere Schleife vorgezogen, durch diese zurückgesetzt und dann auf den auf der Westseite befindlichen Anschlußgeleisen abgestellt. Die Verbindung zwischen dem zweiten und dem ersten Geschoß wird durch vier steigende Geleise hergestellt, die die Höhe des ersten Geschosses zwischen der 53. und 55. Straße erreichen. Die beiden östlichen Geleise *A* und *B* dienen für ausfahrende, das mittlere *F* und das westliche *J* für einfahrende Züge. Das obere, erste Geleisegeschoß ist für den Fernverkehr bestimmt. Die Höhe, gemessen von der Sohle des zweiten bis zur Sohle des ersten Geschosses, beträgt etwa 6·5 *m*. Die Zahl der Bahnsteige beträgt 17 und die der Geleise 41. Zwei etwa 8·2 *m* breite Gepäckbahnsteige sind zwischen den Geleisen 21, 22 und 23 bezw. 30, 31 und 32 vorgesehen. Die übrigen, den Kopfgeleisen 27 bis 37 benachbarten Bahnsteige sind für die abfahrenden Züge bestimmt. Ihre Breiten schwanken zwischen 4·6 und 5·5 *m* und ihre Längen zwischen 245 und 465 *m*. Die einführenden Fernzüge benützen die fünf Schleifengeleise 38 bis 42 auf der Westseite des Bahnhofes. Nördlich von der 43. Straße liegen diese fünf Geleise mit ihren drei Ankunftsbahnsteigen, ebenso wie die senkrecht unter ihnen befindlichen Geleise des zweiten Geschosses, außerhalb der Breitenbegrenzung des Empfangsgebäudes. Über ihnen wird zwischen der 43. und 44. Straße der Vanderbilt und der Madison Avenue zurzeit ein Bau errichtet, dessen Erdgeschoß als besonderer, von dem übrigen Verkehr getrennter Ankunftsbahnhoffür den Fernverkehr dient. Der vielstöckige Bau wird das Biltmore-Hotel aufnehmen. Die einfahrenden Züge werden durch die Schleife, deren kleinster Krümmungshalbmesser 91·4 *m* beträgt, vorgezogen und auf den Kopfgeleisen auf der Ostseite des Bahnhofes abgestellt. Diese Geleise vermögen jedoch nur einen Teil der Fernzüge aufzunehmen. Der andere Teil wird auch in Zukunft noch nach Mott Haven zu befördern und dort abzustellen sein.

VERSCHIEDENES.

Kilometrische Länge der dem Internationalen Übereinkommen überden Eisenbahnfrachtverkehr unterstellten Eisenbahnstrecken. Die Länge der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Übereinkommen Anwendung findet, hat im Jahre 1914/15 um 3703 *km* zugenommen. Sie betrug Ende März 1915: 267.396 *km* gegenüber 263.693 *km* an demselben Zeitpunkt des Vorjahres. An der Vermehrung nahmen folgende Staaten teil: Deutschland mit 578, Österreich mit 114, Ungarn 355, Dänemark mit 32, Frankreich mit 93, Italien mit 85, die Niederlande mit 36, Rumänien mit 153, Rußland mit 267, Schweden mit 1978 und die Schweiz mit 21 *km*. In Belgien, Bosnien-Herzegowina, Luxemburg und Serbien ist eine Vermehrung nicht eingetreten. Bulgarien hat eine Verminderung von 9 *km* zu verzeichnen. Die Länge der dem Internationalen Übereinkommen unterstellten Eisenbahnen betrug in den Jahren:

In	1893	1899	1905	1911	1914	1915
	Kilometer Eisenbahnstrecken					
Deutschland	43.200	49.456	55.891	61.052	63.373	63.951
Österreich	14.887	17.404	20.025	22.052	22.410	22.524
Ungarn	11.722	16.234	17.594	20.373	21.429	21.784
Bosnien Herzegovina	374	105	879	1.045	1.046	1.046
Belgien	4.516	4.587	4.598	4.665	4.677	4.677
Bulgarien	—	—	—	—	2.118	2.109
Dänemark	—	1.958	2.037	2.098	2.147	2.179
Frankreich	33.872	36.919	39.444	40.436	41.105	41.198
Italien	11.762	13.189	13.358	14.627	15.326	15.411
Luxemburg	356	356	376	376	384	383
Niederlande	2.475	2.539	2.744	3.201	3.437	3.473
Rumänien	—	—	3.178	3.473	3.549	3.702
Rußland	26.351	40.767	53.837	65.359	67.760	68.027
Serbien	—	—	—	739	961	961
Schweden	—	—	—	9.166	9.474	11.452
Schweiz	2.995	3.369	3.659	4.015	4.497	4.518
Insgesamt	152.510	186.900	217.620	252.677	263.693	267.396
Vermehrung %	—	22·55	16·44	16·11	4·36	1·40

Zum 75jährigen Bestande der badischen Staatseisenbahnen*). In diesen Tagen waren es 75 Jahre, seit

*) Nach der „Ztg. d. V. D. Eisenbahnverwltg." 1915, Nr. 71.

Digitized by Google

die erste badische Staatsbahn dem Verkehr übergeben wurde: Am 12. September 1840 hatte der öffentliche Dienst auf der 19 *km* langen Strecke Mannheim-Heidelberg seinen Anfang genommen, nachdem langwierige Verhandlungen zwischen Regierung und Volksvertretung und eine Bauzeit von rund zwei Jahren vorhergegangen waren. In den folgenden Jahren wurde der Bau rheinaufwärts über Karlsruhe-Offenburg fortgesetzt und damit das erste größere Staatsbahnunternehmen in ganz Deutschland geschaffen. Die erste Staatsbahn war bekanntlich die kurze braunschweigische Strecke Braunschweig—Wolfenbüttel, die am 1. Dezember 1838 eröffnet wurde, dann folgte obige Strecke der badischen Bahn. Indes faßte der Staatsbahngedanke auch in Baden erst allmählich festen Fuß, und es bleibt lediglich das Verdienst eines Mannes, des Staatsrates Nebenius, wenn die Regierung von Anfang an die Sache selbst in die Hand nahm.

Den Dienst in den ersten Wochen versahen zwei Lokomotiven „Löwe" und „Greif" mit insgesamt 17 Wagen. Die Lokomotiven waren aus England bezogen, und man hatte sich eigens einen Techniker von dort verschrieben, der die Aufgabe hatte, einige Schlosser zu Lokomotivführern auszubilden. Die Benutzung der Bahn nahm schnell zu. Am ersten Sonntag, dem 13. September, wurden etwa 1800 Personen befördert, „und dennoch mußten in beiden Städten viele zurückbleiben, weil der letzte Wagenzug nicht alle fassen konnte", wie eine Tageszeitung damals schrieb. Es ist bekannt, daß auf allen Eisenbahnen — nicht nur auf der badischen — der Personenverkehr zunächst ausschließlich herrschte; an die Möglichkeit und Wirtschaftlichkeit des Güterverkehrs dachte noch niemand. Er kam erst Ende der Vierzigerjahre zu allgemeinerer Einführung.

Eine besondere Eigentümlichkeit war sodann der badischen Staatsbahn in der Frage der Spurweite vorbehalten geblieben: Auf den Rat englischer Techniker, die sich davon ungeheure Vorteile versprachen, hatte Baden eine breitere Spur als die wenigen anderen bis dahin auf dem Festland entstandenen Eisenbahnlinien gewählt. Die erwarteten Vorteile waren aber ausgeblieben; es stellten sich im Gegenteil im Verkehr mit den Nachbarländern allmählich derartige Unzuträglichkeiten ein, daß Baden sich Mitte der Fünfzigerjahre zum Umbau seiner Strecken auf die übliche Spur von 1.435 *m* entschließen mußte. Die Bahnen waren fast alle zweigleisig, und man kann unschwer ermessen, welche Unsumme Zeit und Geld hiedurch verloren ging.

Im Jahr 1847 wurden die ersten Schnellzüge zwischen Schliengen (oberhalb Freiburg), dem damaligen Endpunkt der Bahn gegen die Schweizer Grenze, und Mannheim gefahren, aber vorerst nur in der Talrichtung und nur bei Tage. Der Unterschied in der Fahrtdauer der Züge bei Tag und bei Nacht blieb wie auch bei anderen Eisenbahnen jahrzehntelang bestehen.

Gute und schlechte Zeiten hat die badische Staatsbahn seither durchgemacht. Im Revolutionsjahr 1848/49 ward der Betrieb jäh unterbrochen und viele Anlagen wurden von Freischärlern zerstört. Nach den beiden Kriegen von 1866 und 1870/71, in denen ungezählte Kriegstransporte über ihre Schienen rollten, folgten Jahre fruchtbarer Bautätigkeit; die weitberühmte Schwarzwaldbahn, die Schöpfung Gerwigs, ist ihr beredtester Zeuge. Aber auch Jahre des Stillstands und finanzieller Rückgänge blieben ihr wie allen wirtschaftlichen Unternehmungen nicht erspart. Um die Jahrhundertwende setzte dann eine besonders lebhafte Tätigkeit im Bahnhofsbau ein, die einen ganz ungewöhnlichen Umfang annahm und auch heute noch nicht ganz beendet ist. Unter diesen badischen Millionenbahnhöfen stehen Basel, Offenburg, Karlsruhe und demnächst Heidelberg an vorderster Stelle. In der heutigen schweren Zeit dürfen wir doppelt dankbar und erfreut sein, daß diese großen Unternehmungen bis zum Kriegsbeginn fast restlos zu Ende geführt werden konnten. Unter den Männern, denen die Durchsetzung dieser großartigen Pläne zu verdanken ist, nennen wir den jetzigen verdienten Generaldirektor, Staatsrat Roth, seinen Amtsvorgänger Eisenlohr und die mit Aufstellung und Durchführung der Entwürfe betraut gewesenen Herren Geheimer Rat Wasmer, die Geheimen Bauräte Baumann und Kräuter.

Von ursprünglich zwei ist der Bestand an Lokomotiven auf rund 900, von 17 Wagen auf weit über 25000 gewachsen, die 19 *km* haben sich zu fast 1900 *km* erweitert, eine ehemals eingleisig erbaute Strecke wird demnächst sechs Gleise besitzen. Den gewaltigen Verkehrsaufschwung im einzelnen zu schildern, würde zu weit führen, aber schon diese wenigen Angaben dürften genügen, zu zeigen, welche wirtschaftliche und militärische Bedeutung einem Unternehmen wie den badischen Staatseisenbahnen heute zukommt. Sie haben auch im jetzigen Krieg, so nahe der Grenze, schwere Aufgaben zu erfüllen gehabt. Mögen sie recht bald wieder in vollem Umfange ihrer eigentlichen Aufgabe des Friedens und der Kultur dienen können.

Ergebnisse der Schneebergbahn im Jahre 1914. Die Betriebslänge der Adhäsionsstrecken betrug 41·849 *km*, jene der Zahnradstrecke 9·691 *km*, zusammen also 51·540 *km*, an welche 7 Schleppbahnen mit einer Länge von 2·822 *km* anschließen. Das Baukonto schließt mit einem Betrage von K 7,393.553. An Kreditoren (zumeist Eisenbahn Wien-Aspang) sind K 4,045.323 ausgewiesen. Die Betriebseinnahmen stellten sich insgesamt auf K 696.440 (+ 5·73 v. H. gegen 1913), die Gesamtausgaben auf K 848.038 (— 3·35 v. H. gegen 1913), so daß sich ein Ausfall von K 151.598 ergab, der zuzüglich der Ausfälle früherer Jahre das Verlustsaldo auf K 2,594.715 = 81·08 v. H. des Aktienkapitals steigerte.

Lokomotiven waren 14, Personenwagen 40 mit 1853 Sitzplätzen und Güterwagen 62 vorhanden.

Befördert wurden auf der Adhäsionsstrecke 706.369, auf der Zahnradstrecke 9061 Zivilpersonen, ferner auf der Adhäsionsstrecke 245.223 Militärpersonen und 314 *t* Militärgüter, ferner auf der Adhäsionsstrecke 464 *t* Gepäck und 1283 Hunde, auf der Zahnradstrecke 1·1 *t* Gepäck und 10 Hunde, endlich 294.424 *t* Güter. Geleistet wurden auf der Adhäsionsstrecke 214.915 Zugkilomter, 375.768 Lokomotivkilometer, 3,152.670 Wagenachskilometer, 17,804.280 Bruttokilometer und 4,220.707 Nettotonnenkilometer; auf der Zahnradstrecke 7791 Zugkilometer, 11.561 Lokomotivkilometer, 22.166 Wagenachskilometer, 62.521 Bruttotonnenkilometer und 16.873 Nettotonnenkilometer.

Der Londoner Schnellbahnverkehr. Das englische Handelsamt läßt alljährlich einen Bericht über den Verkehr der englischen Hauptstadt erscheinen, der ein sehr lehrreiches Bild von den ungeheuren Aufgaben bietet, welche die englischen Verkehrsmittel zu leisten haben. Im Jahre 1903 wurde die Bevölkerung Londons auf 6,700.000 Köpfe geschätzt und jeder dieser Bewohner benützte damals die Omnibusse und Straßenbahnen, die Röhren-Bahnen und Eisenbahnen, soweit diese dem Stadtverkehr dienen, rund 145 Mal im Jahre. Im Jahre 1911 zählte man in London 7,250.000 Köpfe und auf jeden Bewohner entfielen 229 Fahrten. Während also die Bevölkerung nur um 8% zugenommen hatte, war die Benützung der Verkehrsmittel um 58% gestiegen. In diesen Zahlen sind die Reisen, welche die Vorortstrecken der Fernbahnen benützen, nicht enthalten, und es fehlt auch die große Anzahl von Benützern der 11.000 Droschken. Der Vorortverkehr der Great Eastern Railway allein wird auf 2,500.000 Reisende im Monat in jeder Richtung geschätzt. Alles in allem befördern die Eisenbahnen etwa

Digitized by Google

250,000.000 Reisende im Londoner Vororteverkehr. Die elektrischen Eisenbahnen haben im Jahre 1911 436.000.000 Reisende befördert, die Omnibusse 401 Millionen und die Straßenbahnen 822 Millionen. Die jetzt bestehenden Straßenbahnen sind 214 *km* lang und haben rund K 1,368.000 für 1 *km* gekostet. Die Gesamtzahl der genehmigten Kraftomnibusse betrug 2748 und von ihnen legte jeder werktäglich 130 *km* zurück. Die Kraftomnibusse haben vor den Straßenbahnen den Vorteil, daß sie sich dem Verkehr der übrigen auf der Straße verkehrenden Fuhrwerke besser anpassen können, und ihr geringen Fassungsraum ermöglicht ihnen die Einhaltung einer kürzeren Fahrzeit. Die Durchschnittseinnahmen eines Kraftomnibusses betragen Mk. 0·55 für den befahrenen Kilometer, während die Betriebskosten nur 42 Pfg. betragen. Dabei sind für die Zukunft noch bessere Ergebnisse zu erwarten, weil der Preis für Gummi die Tendenz hat zu sinken. Leider geht Hand in Hand mit der Zunahme des Kraftwagenverkehrs auch eine Zunahme der Unglücksfälle In Groß-London ereigneten sich im Jahre 1911 1947 Unfälle mit Kraftomnibussen, bei denen 107 Todesfälle zu verzeichnen waren, während bei den Straßenbahnen auf 2330 Unfälle nur 26 Todesfälle kamen. Es ist nicht möglich, diese Unfälle durch eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeit zu bekämpfen, weil damit ein Hauptvorteil der Kraftomnibusse verloren gehen würde. Der Bericht enthält auch und dies ist mit sein interessantester Teil, sehr eingehende Daten über die Verkehrsbelastung einzelner Straßen. Um bei den Verkehrszählungen vergleichbare Daten zu bekommen, werden an den Stellen, für welche die Verkehrsdichte festgestellt werden soll, die innerhalb zwölf Stunden vorbeifahrenden Wagen aller Art gezählt. Dabei werden die verschiedenen Arten von Fahrzeugen mit Hilfe von Vergleichswerten auf eine einheitliche Grundlage zurückgeführt. Die verkehrsreichste Straße ist Piccadilly. Hier fahren in zwölf Stunden 31.335 Fuhrwerke aller Art am Hotel Ritz vorüber. Die verkehrsreichste Brücke ist London-Bridge mit 17.253 Fuhrwerken.

BUCHANZEIGEN.

Summarischer Bericht der Handels- und Gewerbekammer in Brünn über die geschäftlichen Verhältnisse in ihrem Bezirke während des Jahres 1914. Der Grundzug dieses Berichtes ist die Schilderung der Wirkung des Krieges auf alle Industrien, auf alle wirtschaftlichen Verhältnisse, auf jede Art menschlicher Tätigkeit im abgelaufenen Jahre. Im allgemeinen sagt der Bericht folgendes: „Das Jahr 1914 hat unter gebesserten Aussichten begonnen. Die Beschäftigung der Fabriken, des Handels und der Gewerbe wurde eine regere und die Ergebnisse des ersten Halbjahres rechtfertigten die Hoffnung auf eine endliche Hebung der allgemeinen geschäftlichen Lage nach dem Stillstande der Vorjahre. Der Ausbruch des Weltkrieges schien alle Erwartungen zunichte zu machen. Die Einstellung des privaten Eisenbahnverkehres während der Zeit des Truppenaufmarsches, die Beschränkungen des interurbanen Telephon- und Telegraphenverkehres, die hiedurch hervorgerufenen Erschwerungen im Rohstoffbezuge wie im Absatze, der Kleingeldmangel und die Folgen der ersten Stundungsverordnung erregten die schwersten Bedenken, ob es gelingen werde, den Weiterbetrieb der Erzeugungsgewerbe aufrechtzuerhalten. Man hegte das volle Zutrauen zu unserer militärischen Kraft, befürchtete aber auf wirtschaftlichem Gebiete eine Stilllegung vieler Betriebe, die Entlassung der meisten Arbeiter. Die Befürchtungen haben sich erfreulicherweise nicht bewahrheitet. Das Gesetz über den Unterhaltsbeitrag verhinderte eine Notlage der Angehörigen der zum Heeresdienste Einberufenen und nach einer kurzen Übergangsfrist stellte der drängende Bedarf des Heeres nach Ausrüstungsgegenständen und Verpflegsgütern aller Art auch den größten Teil jener Unternehmungen, die früher niemals mit Heeresaufträgen betraut waren, vor neue Aufgaben. Mit wenigen Ausnahmen sind die wichtigsten Industrien unseres Bezirkes am Ende des Berichtjahres voll beschäftigt. Von einer Arbeitslosigkeit in größerem Umfange kann keine Rede sein, nach vielen Jahren vermochte die Stadt Brünn zum ersten Male von winterlichen Notstandsarbeiten abzusehen."

Dem besonderen Teile des Berichtes, der die Entwicklung und die Lage der einzelnen Industrien bespricht, entnehmen wir folgendes: Mit Heereslieferungen waren beschäftigt: Die Wollindustrie (Blusen und Mäntelstoffe, Ersatzartikel für Kommißtuch, Fußlappen, Decken usw.), die Konfektionsindustrie (Beispielloser Bedarf an Uniformen), die Trikot-, Strick- und Wirkwarenerzeugung (Handschuhe, Stutzen, Pulswärmer, Sweater), die Baumwollindustrie (Hemdenkaliko, Stoffe für Brotsäcke, Tornister, Krankenmäntel, Säcke, Decken), der Manufakturwarenhandel (Barchente, Flanelle, Leintücher, rohe Mollinos), die Leinenindustrie (Rohleinen zum Überzuge von Strohsäcken und Pölstern, gebleichte Leinen für Leintücher und sonstige Bettensorten), die Seidenindustrie (Pulversäcke zum Füllen von Granaten und Schrapnells aus Schappetaffet), die Kratzenerzeugung (Bestellungen infolge der Militärlieferungen in der Streichgarnindustrie), der Steinkohlenbergbau (Bezug von Rossitzer Kohle durch die k. k. Staatsbahnen infolge Ausbleibens von oberschlesischer Kohle), die Maschinenindustrie (Beschäftigung der Maschinenfabriken, die sich der Bearbeitung von Geschossen widmeten), die Tonwarenerzeugung (Erzeugung von Krankenpflegegeräten für Krankenhäuser), die Kanditenindustrie (Aufschwung der Schokoladen-, Biskuit-, Kakes-, Waffeln- und Marzipanfabrikation für militärische Zwecke, Weihnachtsspenden und Liebesgaben), die Spiritusindustrie (Verwendung von Spiritus für Kraftwagen), die Obst- und Gemüsekonservenerzeugung (Lieferungen für den Heeresbedarf), die Kartoffelstärkeerzeugung (Kauf großer Mengen von Kartoffelstärkemehl durch die Heeresverwaltung), die Lederindustrie (außergewöhnliche Anforderungen für die Fußbekleidung und Riemenausrüstung des Heeres), die Schuhwarenindustrie (Nachfrage nach Militärschuhen und Filzschuhen für Verwundete), die Handschuhledergerberei (Ausarbeitung von Lammfellen zu Pelzzwecken infolge Geschäftsstockung im eigentlichen Gewerbe), der Fellwarenhandel (stürmische Nachfrage in allen Fellwaren für die Winterausrüstung der Truppen), der Pelzwarenhandel (Bedarf an Winterausrüstung für Offiziere und Mannschaft mit Pelzfutter, Pelzkragen, Schlafsäcken, Jagdmuffen, Pelzwesten, Pelzsocken usw.), die Tischlerei (Barackenbau), die Dachpappeerzeugung (Eindeckung von Baracken für Flüchtlinge Verwundete und Kriegsgefangene), die Rohrflechtwarenerzeugung (Bedarf der Militärverwaltung an Körben, wie Tragtierpackkörben, Flechtenblättern), der Holzhandel (erhöhter Bedarf an Brennholz zum Unterfeuern infolge Verwendung minderer Kohlensorten), der Hülsenfrüchtenhandel (Lieferung von Bohnen an die österreichische und die deutsche Heeresverwaltung), der Weinhandel (größere Ankäufe von Rotwein durch die Heeresverwaltung), Petroleum und Benzin (noch nie dagewesene Hochpreise infolge der kriegerischen Ereignisse); schließlich verdient die erstmalige Übertragung von Lieferungen in großem Umfange von

Digitized by Google

Schuh- und Sattlerwaren, Militärwäsche und Uniformen an kleingewerbliche Betriebskörperschaften (Gewerbegenossenschaften, Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften) kurch Vermittlung des Landesgewerbeförderungsamtes Erwähnung.

Hingegen erlitt eine allerdings geringere Anzahl von Industrien Einbuße oder Stillstand durch den Krieg, dazu gehören auch einzelne der bereits genannten Gewerbe soweit sie die Erzeugung oder den Absatz wichtiger, bloß in Friedenszeiten begehrter Güter aufgeben mußten. Hier wären unter anderem anzuführen: Die Maschinenindustrie (wesentlicher Rückgang in der Erzeugung von Dampfmaschinen und Kesseln), die Zuckerindustrie (Stockung der Ausfuhr, die 66 v. H. der Erzeugung ausmacht, hauptsächlich nach England, lediglich Ausfuhr nach der Levante und der Schweiz), die Bugholzmöbelindustrie (starke Einschränkung des Betriebes, da $^9/_{10}$ ihrer Erzeugung auf die Ausfuhr angewiesen ist), Blau- und Buntdruck (Lahmlegung des Absatzes an Druckwaren ohne Ersatz durch Heereslieferungen), Seidenindustrie (Verminderung des Verbrauches an Luxusgüter und Zurückbleiben der für Ausfuhrzwecke hergestellten Waren), Braunkohlenbergbau (Schwierigkeiten infolge Arbeitermangels durch die Mobilisierung) Emailgeschirrindustrie (Aufhören des Geschäftes in den besetzten Teilen Galiziens und der Bukowina, Arbeitermangel), Glasindustrie (Einstellung eines großen Teiles der Fabriken infolge Einberufung der tüchtigsten Arbeiter und Aufhörens der Ausfuhr ohne Ersatz durch Zuweisung von Lieferungen für den Heeresbedarf und öffentliche Zwecke), Bierbrauerei (Abnahme des Bierverbrauches infolge der Truppenabschübe und geringere Aufnahmsfähigkeit der zurückbleibenden Teiles der Verbraucher), Mühlenindustrie (Schwierigkeiten in der Versorgung mit Kohle, Benzin, Petroleum usw. sowie in der Verfrachtung von Mehl und Getreide infolge der Verkehrseinschränkungen), Tischlerei (kein Absatz für Wohnungseinrichtungen), Drogenhandel (Hemmung dieses Handels durch die in Deutschland erlassene Ausfuhrverbote für viele im Drogenhandel wichtige Bedarfstoffe.

Die angeführten Erscheinungen bedeuten Umwälzungen und Veränderungen in unserer Volkswirtschaft wie sie wohl noch niemals stattgefunden haben. Ihre Größe wird nur durch die Größe der Aufgaben übertroffen, die unser nach dem Kriege auf volkswirtschaftlichem Gebiete harren. Dies drückt der Bericht folgendermaßen aus: Das Ende des Krieges wird die Monarchie vor eine Reihe der wichtigsten Aufgaben und Fragen stellen. Wir stehen vor dem Beginne einer neuen handelspolitischen Zeit und jeder Schritt auf diesem Gebiete muß unter sorgfältigster Bedachtnahme auf die Gesamtheit wie auf die einzelnen Erzeugungsgruppen erwogen werden. Die Erfahrungen auf dem Gebiete des Verkehrswesens müssen zu einer gründlichen Neugestaltung führen. Die wichtige Frage, wie bei der Deckung des Kriegsaufwandes vorgegangen werden soll, wird einer Lösung zugeführt werden müssen. Die Neuregelung unserer inneren Verwaltung im Sinne eines reibungslosen Miteinanderarbeitens der einzelnen Verwaltungszweige und Verwaltungsstellen wird ernstlich in Angriff genommen werden müssen und hinaus muß bei dem kommenden Ausgleich mit Ungarn nach Mitteln gesucht werden, die für die Zukunft nicht bloß eine äußerlich, sondern auch sachlich einheitliche Führung der Wirtschaftspolitik unserer Monarchie verbürgen.

Dr. Weinberg.

Der europäische Krieg und der Weltkrieg. Geschichtliche Darstellung der Kriegsereignisse von 1914/16. Von A. Hemberger. Mit vielen Bildern, Karten und Plänen. Wien und Leipzig, A. Hartlebens Verlag. Bisher 40 Hefte ausgegeben.

Mit den vorliegenden Heften 36 bis 40 schließt der zweite Band dieses zeitgenössischen Geschichtswerkes, das infolge der Fortdauer des Krieges über den ursprünglich geplanten Rahmen hinaus fortgesetzt werden muß. Der Eintritt der Türkei in den Krieg, der Verrat Italiens und der Beginn der Durchbruchsschlacht in Galizien, die bis jetzt den Höhepunkt des Krieges bedeutet — das sind die Hauptereignisse, die im zweiten Band eingehend, klar und fesselnd dargestellt werden. Wir können unsere des öfteren gegebene Empfehlung des gediegen ausgestatteten Werkes nur wiederholen.

„Compass". 49. Jahrgang. Das bekannte finanzielle Jahrbuch wird diesmal jedermann, der in Buchabschlüssen und Statistiken zu lesen versteht, besonders anregenden Lesestoff bieten. Den Rechnungsabschlüssen der Banken und Industrie-Aktiengesellschaften ist auch diesmal der größte Teil des Werkes gewidmet, wobei das hervorgehoben wird, was über das rein Geschäftliche hinaus die allgemeine Wirtschaftslage zu beleuchten geeignet ist. In unzähligen Einzelheiten, aber stets in der jeden Zweifel ausschließenden Sprache der Zahlen, wird fast auf jeder Seite der Nachweis erbracht, daß die Lebenskraft der heimischen Wirtschaft in dem fast eineinhalbjährigen Weltkriege unversehrt und ungebrochen blieb. Der „Compass", dem im In- und Auslande kaum etwas Gleichwertiges gegenübergestellt werden kann, ist in seiner heutigen Gestalt ein getreues Abbild des gesamten österreichisch-ungarischen Wirtschaftslebens.

„Im Kampf gegen Rußland" nennt Wilhelm Conrad Gomoll die bei F. A. Brockhaus in Leipzig erscheinende Schilderung seiner Abenteuer im östlichen Feldzug, die zu den beiden andern Brockhausschen Kriegsbüchern von Hedin und Wegener ein Gegenstück (ebenfalls zum Preise von M. 1) bilden wird. Unter Hindenburg, Mackensen Prinz Leopold von Bayern war der bekannte Romanschriftsteller Gomoll Augenzeuge der Zerschmetterung der russischen Dampfwalze. In engster Fühlung mit den deutschen und österreichisch-ungarischen Truppen hat er die denkwürdigen Tage von Lodz und Lowicz, von Gorlice-Tarnow, Przemysl, Lemberg, Warschau und Nowo-Georgiewsk miterlebt und läßt nun seine Leser teilnehmen an dem gewaltigsten Siegeszuge, den die Weltgeschichte kennt. Wir werden auf das Buch ausführlicher zurückkommen.

KLUBNACHRICHTEN.

Unsere Damen-Teeabende.

Der erste Damenabend im neuen Jahre — der zehnte in dieser Saison und der 33. seit ihrer Einführung — wurde am 10. Jänner abgehalten, mit erfreulicher Weise sehr starkem Besuche und in lebhaftester Stimmung. Das Arrangement der künstlerischen Darbietungen war diesmal der Liebenswürdigkeit der Baronin Frieda Mühlwerth-Meinhardt anvertraut, welche ganz reizende Kunstgenüsse brachte. Vor allem sei die Baronin selbst genannt, deren Dialektvorträge immer mit großem Beifall aufgenommen und freudigst begrüßt werden. Ein Violinvortrag des Fräulein Reiniger (Klavierbegleitung Frau Moller) erntete wohlverdienten, stürmischen Beifall, desgleichen die Volkslieder, von Frau Professor Peters und Fräulein Künze gesungen. Herr Direktor Hermann Benke brachte Vorträge heiterer Richtung. Mit Spenden stellten sich ein die Damen Burger, Hegelmoser, Mauczka, Millemoth, Poeschko, Proch, v. Wittek; 6 Paar Socken und 1500 Zigaretten wurden für die Kriegsfürsorge abgeliefert.

Am 20. Jänner waltete die um das schöne Gelingen der Teeabende hochverdiente Frau Direktor Proch ihres Amtes auf dem Podium, statt wie sonst als eine der sorgsamen Hausfrauen in unserer Klubküche. Die von den Mitwirkenden: Frau Professor Seyff-Katzmayer, Fräulein

Digitized by Google

Berta Katzmayer und Frau Direktor Proch gebotenen, von Herrn Chormeister Führich begleiteten Gesängen waren sowohl im Terzett als auch einzeln glänzend; Frau Nelly Althoff-Marschall trat als reizendes Soubrettchen auf und gefiel allgemein durch den lieblichen Vortrag. Desgleichen erntete Herr Direktor Hans Frauengruber für seine Vorträge lebhaftesten Beifall. Der Saal war übervoll und wir hatten die Genugtuung, unter den Gästen nach längerer, leider durch Krankheit erzwungener Pause wieder Ihre Exzellenz Frau Flora von Derschatta-Standhaldt begrüßen zu können. Unsere braven Damen brachten wiederum allerlei Spenden — und zwar die Damen Frank, Gans, Millemoth, Proch, Rotter, Schumy, Schubert, Stöger und v. Wittek — und ermöglichten so, daß dem gebotenen Tee ausgiebig Bäckereien beigelegt werden konnten. 21 Paar Socken und 2100 Zigaretten erntete an diesem Abende die Kriegsfürsorge.

Bericht über die Klubversammlung am 18. Jänner 1916.

Präsident Exzellenz Dr. v. Wittek eröffnete die Sitzung mit einer längeren Ansprache, in der er auf die jüngsten zwei weltgeschichtlichen Ereignisse hinwies: auf die Unterwerfung Montenegros und auf den Verkehr des ersten Balkanzuges Berlin—Wien—Konstantinopel. Bezüglich des erstgenannten großen Erfolges unserer Waffen feierte der Redner die heldenmütige Tapferkeit unserer Armee, der es gelang, den als uneinnehmbar gehaltenen Lovcen im Sturme zu nehmen und hiedurch nicht nur das felsumgürtete Königreich niederzuringen, sondern auch dem treulosen ehemaligen Verbündeten von der anderen Seite der Adria die Träume vom „Mare nostrum" gründlich zu zerstören.

Rücksichtlich des Balkanzuges hob seine Ezellenz der Herr Präsident hervor, daß mitten in der Kriegszeit, und unseren Gegnern zum Trotze, die Verbindung zwischen dem deutschen Reiche und uns einerseits und dem nahen Orient andererseits geschaffen wurde. Dieses weltwirtschaftliche Ereignis gibt frohen Ausblick auf die Gestaltung der handelspolitischen Beziehungen nach dem Kriege, ist aber auch gegenwärtig schon geeignet, den Wahn unserer Gegner von der Einkreisung und wirtschaftlichen Niederlage der Mittelmächte zu zerstören.

Redner gab der ungeteilten Freude hierüber um so lieber Ausdruck, als bei diesem großen Werke unsere Staatsbahnverwaltung hervorragend beteiligt ist.

Als sich der lebhafte Beifall, der diesen Ausführungen folgte, gelegt hatte, machte Seine Exzellenz der Versammlung nachstehende geschäftliche Mitteilungen:

„Seit unserer letzten Klubversammlung sind als ordentliche Mitglieder eingetreten die Herren:

Ing. Adolf August Mehrer, Oberstaatsbahnrat, und Leopold Westermayer, Oberrevident der nieder-österr. Landesbahnen.

Ich begrüße die neuen Klubmitglieder herzlichst.

Um Mißverständnissen vorzubeugen, gestatte ich mir neuerlich darauf hinzuweisen, daß unser Klubsekretariat an Sonn- und Feiertagen geschlossen ist. Die Klubmitglieder werden daher ersucht, Anweisungen für Theater und Kinos an Wochentagen zu beheben, da sich deren Hinterlegung bei den Dienern als unzulässig erwiesen hat.

Dienstag den 1. Februar hält bei unserer Klubversammlung Herr Schriftsteller Emmerich Maday einen Vortrag über „Roseggers Volksgestalten" und wird Baronin Frida Meinhardt die Liebenswürdigkeit haben, hiezu einige Roseggersche Dichtungen zu sprechen.

Heute haben wir das Vergnügen einen jener wackeren Kämpfer in unserer Mitte zu sehen, welche, bei tapferer Verteidigung des Vaterlandes kampfunfähig gemacht und dann gefangen genommen wurden.

Der Einjährig-Freiwillige des k. u. k. Infanterieregiments Nr. 1 Herr Erwin Kunewälder war 10 Monate in russischer Kriegsgefangenschaft und wurde dank der Anregung des Heiligen Vaters sowie befreundeter neutraler Regierungen im Austauschwege uns wiedergegeben. Herr Kunewälder, welcher, wie Sie sehen, einige Arbeiten seiner Mitgefangenen gebracht und hier ausgestellt hat, wird über seine Erlebnisse in der Gefangenschaft sprechen. Wir sehen seinen Ausführungen mit größtem Interesse entgegen, und versichern ihn jetzt schon unserer wärmsten Anteilnahme.

Von freundlichem Beifall begrüßt, betrat Herr Kunewälder das Podium und begann — zu erzählen. Sein frei aus dem Gedächtnisse, ohne alle Notizen oder Behelfe gehaltener Vortrag war nämlich eine naturgetreue Wiedergabe seiner Erlebnisse von seiner schweren Verwundung und Gefangennahme am Schlachtfelde in bewußtlosem Zustande an bis zu seiner Rückkehr in die Heimat. Herr Kunewälder erzählte ohne Pathos und ohne Ausschmückung, aber um so lebensvoller, tiefen Eindruck machend.

Mäuschenstill war es in dem bis aufs letzte Plätzchen gefüllten Saale, während an uns die Bilder russischer Spitäler, sibirischer Gefangenenlager vorbeizogen, und nur manchmal, wenn der Redner, der nicht schwarz malte, sondern auch dort, wo Anlaß hiezu war, der russischen Gastfreundschaft und sporadischen Fällen von Menschlichkeit Gerechtigkeit widerfahren ließ, Ereignisse besonderer Tragik oder aufregende Vorkommnisse erwähnte, ging ein Gemurmel aufrichtigen Mitgefühles durch den Saal.

Herzlichst dankte der Vorsitzende dem von allen Anwesenden liebgewonnenen Gaste für den Einblick, den uns derselbe durch seine Mitteilungen in die Schrecknisse des Krieges und dessen Begleiterscheinungen nehmen ließ, und brausender Beifall dankte dem Redner.

Wir hoffen, die Ausführungen des Herrn Kunewälder im Wortlaute bringen zu können.

Wintersport am Semmering.

Infolge wiedereingetretener günstiger Schneeverhältnisse im Semmering-Gebiete werden die Sonn- und Feiertagszüge Nr. 39 (Wien S. B. ab 6^{25} früh) und Nr. 40 (Wien S. B. an 10^{25} abends) von Samstag den 25. Dezember 1915 angefangen bis auf weiteres wieder zwischen Wien und Mürzzuschlag in Verkehr gesetzt und auch die ermäßigten Rückfahrkarten zu diesen Zügen ausgegeben werden.

Siemens & Halske A.-G.
Wien, III. Apostelgasse 12.
Eisenbahnsicherungsanlagen.
Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. **Minenzünder.**
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.
Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Schnelldreh-Revolverstahl No 5% Marke:
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in prächtigster Lage mit eigenem Park

Die Hotelverwaltung

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 149

Reservefonds d. Anst.: K 3,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 **Wien X/1** Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom

Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Telephon für Sackbestellungen 12986. Telephon für Fuhrenbestellungen 21113.

D. BERL

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußisch- Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und erstklassige Dzieditzer Steinkohlenbriketts.

A. Fross-Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.

Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- u. Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.

◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 4. Wien, den 15. Februar 1916. XXXIX. Jahrgang.

INHALT: Anzeigen. — Einheitliches Eisenbahntarifwesen im deutsch-österr.-ungar. Wirtschaftsgebiet. — Verschiedenes: Personalnachrichten. Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Mit der goldenen und den beiden silbernen Tapferkeitsmedaillen ausgezeichnet. Fahrbetriebsmittelanschaffungen der k. k. Staatsbahnen. Neue Bahnlinien in Russisch-Polen. Kriegshilfetätigkeit der Aussig-Teplitzer Eisenbahnbediensteten. Durchlaufende Wagen zwischen Wien, Budapest—Warschau. Die Bagdadbahn. Ergebnisse der bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen im Jahre 1913. Ergebnisse der Wiener städtischen Straßenbahnen im ersten Halbjahr 1914. — Buchanzeigen: Niederösterreichischer Amtskalender 1916. Annalen des deutschen Reiches für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft. Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Abhandlungen. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der „Österreichischen Eisenbahn-Zeitung", in ihren Arbeiten für die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" Fremdworte und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Klubanzeigen.

Jeden Donnerstag von halb 5 bis halb 8 Uhr nachmittags Zusammenkunft der Damen und Herren im Klubsaale für Zwecke der Kriegsfürsorge. Arbeitsstoff (Wolle, Tabak, Zigarettenhülsen) wird vom Klub beigestellt. Für die Verabreichung von Tee ist Vorsorge getroffen. Nach Tunlichkeit werden künstlerische oder der gegenwärtigen Zeit entsprechende Vorträge geboten werden.

Dienstag den 15. Februar 1916, halb 7 Uhr abends, Klubversammlung. Vortrag des Universitäts-Professor Herrn Dr. Robert Stigler: „Über den Orient".

Eingeführte Gäste willkommen.

* * *

Das Klubsekretariat ist an Sonn- und Feiertagen geschlossen. Die geehrten Klubmitglieder wollen sich mit Theater- und Kinoanweisungen an Wochentagen (9 bis 12 Uhr vormittags, 3 bis 6 Uhr nachmittags) versorgen.

Die Gebühr für zahlbare Theaterkarten (Hofburg, Hofoper, Theater a. d. Wien, Raimund-Theater, Residenzbühne, Apollotheater) muß bei der Bestellung erlegt werden. Telephonische Bestellungen können nicht ausgeführt werden.

Einheitliches Eisenbahntarifwesen im deutsch - österreichisch - ungarischen Wirtschaftsgebiet.

Von **Dr. M. Epstein**, Brünn.

Viel wird jetzt über das deutsch-österr.-ungar. Wirtschaftsgebiet — oder richtiger gesagt — über den engeren wirtschaftlichen Anschluß der beiden politisch so fest geeinigten mitteleuropäischen Staaten — Deutschland und Österreich-Ungarn — gesprochen und geschrieben. Und selbst diejenigen industriellen Kreise in Österreich, die sich für die Zolleinigung nicht aussprechen, weil sie den deutschen Wettbewerb fürchten und aus bloßer Engherzigkeit ihren Sondervorteil höher stellen als das allgemeine Wohl, verhalten sich gegenüber diesem Plane nur passiv — offen dagegen aufzutreten, hat bisher noch niemand den Mut gefunden — selbst diese zumeist nur der sogenannten Schwerindustrie angehörigen Kreise sprechen sich bloß für den Aufschub des Planes bis zur Friedenszeit oder bis nach Feststellung des neuen politischen Ausgleichsvertrages zwischen Österreich und Ungarn aus. Aber auch diese Kreise anerkennen die Notwendigkeit der Annäherung beider Staaten auf wirtschaftlichem Gebiete, durch Vereinheitlichung der Gesetzgebung auf juristischem, verkehrsrechtlichem und finanzpolitischem Gebiete; sie sprechen sich daher unverhohlen für die Einführung eines einheitlichen Wechselrechtes, eines einheitlichen Handelsrechtes, eines einheitlichen Aktienrechtes usw. aus. Nun besteht eine solche Gemeinsamkeit auf dem Gebiete des Wechselrechtes bereits schon seit 1850, auf dem Gebiete des Handelsrechtes seit dem Jahre 1862 und auf dem Gebiete des Eisenbahnfrachtrechtes seit dem Jahre 1890, das ist seit dem Zustandekommen des Internationalen Übereinkommens für den Frachtenverkehr. Dieses Übereinkommen, das in der deutschen wie österreichischen Juristen- und Eisenbahnwelt einfach als „Internationales Übereinkommen" oder

Digitized by Google

„Berner Übereinkommen“ bezeichnet wird, obzwar in Bern auch andere Übereinkommen, wie zum Beispiel bezüglich des geistigen Eigentums oder bezüglich des sozialistischen Arbeitsvertrages, oder bezüglich des Post- und Telegraphenverkehres usw. zustande gekommen sind, besteht gegenwärtig, wo der Weltkrieg leider alle Satzungen des Völkerrechtes zerstört und alle Bande internationaler Vereinigungen gelöst hat, fest wie ein Felsen im Meere, der allen Stürmen des Krieges trotzt; denn alle teilnehmenden Staaten halten auf Grundlage dieses Übereinkommens als Rechtsbasis den Frachtenverkehr, insoweit er nicht durch den Krieg auf einzelnen Linien gesperrt ist, untereinander noch aufrecht.

Es ist wohl noch von keinem Staate versucht worden, an dem Friedenswerke des Internationalen Übereinkommens auch nur zu rütteln. Auch wurde in der Rechtssprechung der einzelnen Staaten, soweit sie überhaupt bekannt wurde, noch nie ein Zweifel an dem Fortbestande dieses Internationalen Übereinkommens ausgesprochen, obwohl das Internationale Übereinkommen zum Schutze des gewerblichen Eigentums — wie das Berl. T. Bl. vom 19. 9. v. J. mitteilt — gerichtlich bereits angefochten und von dem Dresdner O. L. G. gegenüber England als nicht zurecht bestehend erklärt wurde.

Das „Internationale Übereinkommen für den Frachtenverkehr“ muß daher als vollkommen aufrecht bestehend bezeichnet werden. Auf Grund dieses Übereinkommens wurde im Jahre 1893 das Eisenbahnbetriebsreglement in Deutschland, Österreich und Ungarn so ziemlich gleich gestaltet. Seit der Verstaatlichung der österreichischen Privatbahnen, das ist seit dem Jahre 1909, ist das Betriebsreglement selbst dem Wortlaute nach in beiden Staaten bis auf die sogenannten Zusatzbestimmungen vollkommen übereinstimmend ausgeführt. Aber das Tarifwesen, ja selbst die Grundlage, das Bareme, auf dem die Tarife erstellt sind, ist bisher in beiden Staaten wesentlich voneinander verschieden.

Und doch ist es sonnenklar, daß eine Einigung über die Feststellung der Frachtpreise, für Handel und Verkehr ebenso wichtig ist, wie über die Rechtsfragen; denn die Preisfragen spielen im wirtschaftlichen Verkehre, im Güteraustausche fast eine größere Rolle als die Rechtsfragen. Es muß daher im Frachtenverkehr früher oder später zu einer zwischenstaatlichen Einigung bezüglich der Preisfeststellung zu einheitlichen Grundsätzen für die Frachtentarife kommen. Doch sind wir noch weit hievon entfernt. Selbst Österreich-Ungarn und Deutschland, die einen so regen Güteraustausch im Werte von 2·5 Milliarden Kronen jährlich miteinander haben, konnten es bisher nicht zu einer Einigung auf dem Gebiete des Tarifsystems bringen.

Dieser riesige Güterverkehr von rund 2·5 Milliarden jährlich wickelt sich ab ohne einheitliche Grundlage für die Berechnung und Feststellung der Frachtpreise. Nicht nur das Tarifschema, das Bareme, die Einheitssätze, die Grundlagen, auf denen die Gebührenberechnungstafeln aufgebaut sind, auch die Güterklassifikation, der Nebengebührentarif usw. sind in beiden Staaten voneinander verschieden. Die Folge davon sind die Schwierigkeiten bei der Herstellung der direkten Tarife und die Notwendigkeit der sogenannten Umkartierung oder „Umbehandlung“ an der Grenze. Um diese Verschiedenheit unseren Lesern vor Augen zu führen, sei hier aus dem sogenannten Tarifschema beider Staaten nur das Gerippe vorgeführt.

Nachstehende Tabellen sind nicht den Tarifen selbst, sondern den jährlich erscheinenden „Statistischen und tarifarischen Daten“ der österreichischen Staatsbahnen vom Jahre 1910 entnommen.

Aus nachstehenden zwei Tafeln ist ersichtlich, daß das Tarifschema der beiderseitigen Bahnen in folgenden wesentlichen Punkten übereinstimmt, und zwar: 1. Bezüglich der Werttarifierung; denn sowohl bei Stückgut wie bei Wagenladungen fallen die Einheitssätze mit den Werten. Es ist Sache der Güterklassifikation, das betreffende Gut in die richtige Klasse einzureihen. 2. Bezüglich des Staffelsystems, das heißt daß die Einheitssätze mit der Entfernung fallen, nach dem kaufmännischen Grundsatze: „Je mehr, desto billiger.“

I. Einheitssätze der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

	Eilgut		Frachtgüter								
	gewöhnliche	ermäßigte	Stückgutklassen		Wagenladungsklassen			Spezialtarife			Ausnahmetarife
			I	II	A	B	C	1	2	3 und A.T.I	II
	Heller für 100 *kg* und 1 *km*										
A. Streckengebühr.											
1—100 *km*	3·40	1·30	1·30	1·14	0·80	0·62	—	—	—	—	—
101—200 „	3·30	1·26	1·26	1·06	0·78	0·52	—	—	—	—	—
201—400 „	3·20	1·20	1·20	0·98	0·62	0·42	—	—	—	—	—
über 400 „	3·12	1·16	1·16	0·70	0·50	0·32	—	—	—	—	—
1—75 „	—	—	—	—	—	—	0·52	—	—	—	—
76—150 „	—	—	—	—	—	—	0·30	—	—	—	—
150 *km* und darüber . .	—	—	—	—	—	—	0·22	—	—	—	—
1—100 *km*	—	—	—	—	—	—	—	0·62	—	—	—
101 *km* und darüber . .	—	—	—	—	—	—	—	0·48	—	—	—
1—7 *km*	—	—	—	—	—	—	—	—	0·02	—	—
76—100 „	—	—	—	—	—	—	—	—	0·32	—	—
151 *km* und darüber . .	—	—	—	—	—	—	—	—	0·22	—	—
1—50 *km*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·48	0·32
1—100 „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·30	0·22
101—200 „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·24	0·20
201—400 „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·18	0·18
über 400 „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·17	0·16
B. Abfertigungsgebühr.	28	20	16	16	14	12	10	12	12	10	8

Digitized by Google

II. Einheitssätze der königlich preußisch-hessischen und sächsischen Staatsbahnen.

	Eilstückgut	Frachtstückgutklassen		Wagenladungsklassen		Spezialtarife				Ausnahmetarife	
		I	II	A 1	B	A 2	I	II	III	1 (Holz)	2 Rohstoff
	Pfennig für 100 *kg* und 1 *km*										
A. Streckengebühr.											
Bei jeder Entfernung	—	—	0·8	0 67	0·6	0·5	0·45	0·35	—	0·3	—
bis 100 *km* . .	—	—	—	—	—	—	—	—	0·26	—	—
über 100 „ . .	—	—	—	—	—	—	—	—	0·22	—	—
1—50 „ . .	2·2	1·1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51—100 „ . .	2·0	1·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
201—300 „ . .	1·8	0·9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
301—400 „ . .	1·6	0·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
401—500 „ . .	1·4	0·7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
über 500 „ . .	1·2	0·6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
bis 21 „ . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0 26
350 „ . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·22 Anstoß von
über 350 „ . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·14
B. Abfertigungsgebühr											
bis 10 *km* . . .	20	10	10	10	8	—	—	—	—	wie bei Spezialtarif II	bis 21 *km* 6 über 21 *km* 7
v. 11—100 *km* f. je 10 *km* mehr	2	1	1	1	—	—	—	—	—		
v. 11—40 *km* . f. je 10 *km* mehr	—	—	—	—	1	—	—	—	—		
v. 41—100 *km*	—	—	—	—	12	—	—	—	—		
bis 50 *km* . . .	—	—	—	—	—	6	6	6	6		
v. 51—100 *km*	—	—	—	—	—	9	9	9	9		
über 100 *km* .	40	20	20	20	12	12	12	12	12		
Abfertigungsgebühren der süddeutschen Bahnen.											
Badische St. E. B. bis 20 *km*	20	10	10	10	6	6	6	6	6		
Badische St. E. B. v. 21-40 *km* f. j. *km* mehr	1·0	0·5	0·5	0 5	0·3	0·3	0 3	0·3	0·3		
Badische St. E. B. über 40 *km*	20	20	20	20	12	12	12	12	12		
Bayrische Staatseisenbahnen bis 20 *km*	20	10	—	10	6	6	6	6	—		
Bayrische Staatseisenbahnen v. 21-40 *km* f. j. *km* mehr	1·0	0·5	—	0·5	0·3	0·3	0·3	0·3	—		
Bayrische Staatseisenbahnen über 40 *km*	40	20	—	20	12	12	12	12	—		
Bayrische Staatseisenbahnen bis 10 *km*	—	—	10	—	—	—	—	—	—		
Bayrische Staatseisenbahnen v. 11-100 *km* f. j. 10 *km* m.	—	—	1	—	—	—	—	—	—		
Bayrische Staatseisenbahnen bis 22 *km*	—	—	—	—	—	—	—	—	6		
Bayrische Staatseisenbahnen v. 23-100 *km*	—	—	—	—	—	—	—	—	7		
Bayrische Staatseisenbahnen über 100 *km*	—	—	20	—	—	—	—	—	12		
Württembergische Staatseisenbahnen bis 20 *km*	20	10	—	10	6	6	6	6	6		
Württembergische Staatseisenbahnen v. 21-40 *km* f. j. *km* mehr	1·0	0 5	-	0·5	0·3	0·3	0·3	0 3	0·3		
Württembergische Staatseisenbahnen bis 10 *km*	—	—	10	—	—	—	—	—	—		
Württembergische Staatseisenbahnen v. 11-100 *km* f. j. 10 *km* m.	—	—	1	—	—	—	—	—	—		
Württembergische Staatseisenbahnen über 100 *km*	20	20	20	20	12	12	12	12	12		

Abweichungen zeigen sich aber in folgenden Punkten:

1. Was Eilgut betrifft, so kennt der österreichische Tarif zwei Klassen: *a*) für gewöhnliche, *b*) für ermäßigte Eilgüter. Der Frachtsatz für ermäßigtes Eilgut ist immer gleich dem Frachtsatz nach Stückgutklasse I, der Frachtsatz für gewöhnliches Eilgut 2 bis 3fach größer. Der deutsche Tarif weist dagegen nur eine Klasse für Eilgut auf. Doch ist in der Güterklassifikation auch für Eilgut eine billigere Klasse unter der Bezeichnung „Spezialtarif für bestimmte Eilgüter" eingeführt, der so ziemlich den österreichischen ermäßigten Eilgutsätzen entspricht. Der deutsche Tarif kennt aber auch einen ermäßigten Eilguttarif für Wagenladungen, der österreichische aber nicht. Wohl haben die österreichischen Staatsbahnen in neuester Zeit einen solchen ermäßigten Tarif, aber nur probeweise eingeführt, im Tarifschema kommt er daher nicht vor.

2. Für Stückgut kennt der österreichische Tarif zwei Klassen, und zwar Klasse I und Klasse II. Dem entsprechen im deutschen Tarife die zwei Bezeichnungen: „allgemeine Stückgutklasse" und „Spezialtarif für bestimmte Stückgüter". Der erstere entspricht der österreichischen Stückgutklasse I, der letztere der Stückgutklasse II. Hier sind bloß die Namen verschieden.

3. Greller sind die Unterschiede bezüglich der Wagenladungsklassen, die für den Bahnverkehr den Hauptstock bilden. Hier kennt der österreichische Tarif sechs Klassen, und zwar die drei Wagenladungsklassen A, B, C, dann die drei Spezialtarife 1, 2, 3, nebst den Ausnahmetarifen. Der deutsche Tarif kennt aber eine allgemeine Wagenladungsklasse A 1 und B, dann vier Spezialtarife, und zwar A 2, 1, 2, 3 und zwei Ausnahmetarife. Schon diese äußere Bezeichnung im Aufbau des Schemas ist überraschend, namentlich die Teilung der Klasse A in eine Klasse A 1 und Klasse A 2. Die Klasse A 1 entspricht ungefähr der österreichischen Klasse A, die Klasse A 2 der österreichischen Klasse C. Diese Scheidung ist dem Laien nicht recht verständlich und die Bezeichnung mit demselben Buchstaben gewiß nicht glücklich gewählt, weil sie, wie leicht erklärlich, in der Praxis oft Anlaß zu Verwechslungen gibt.

4. Bezüglich der Einheitssätze ist folgendes zu bemerken: Jeder Frachtsatz setzt sich bekanntlich aus zwei Teilen zusammen, und zwar aus der sogenannten Streckengebühr und der Manipulationsgebühr. Die Streckengebühr ist die Gebühr für die eigentliche Beförderungsleistung. In Österreich-Ungarn fallen die Einheitssätze nach Zonen oder Staffeln. Die Manipulationsgebühr ist die Gebühr für die in der Auf- und Abgabestation erwachsenden Kanzlei- und Verrechnungsarbeiten. So wie die Grundtaxe zum Beispiel im Telegraphen-Tarif in allen europäischen Staaten 60 h beträgt und nur die Worttaxe sich ändert, so sollte auch im Bahngütertarif die Manipulationsgebühr als Grundlage angesehen und überall gleich sein. Diese Gebühr, die

Digitized by Google

von hervorragenden, das Wertsystem bekämpfenden Fachmännern des Tarifwesens als die Grundlage des Tarifsystems der Zukunft angesehen wird*), ist namentlich im Nahverkehr sehr wichtig, da die Frachtsätze, nach den Streckensätzen bemessen, viel zu niedrig ausfallen würden. Im österreichischen Tarifschema wird nun tatsächlich diese Gebühr für jede Sendung ganz unabhängig von der Entfernung immer gleichmäßig berechnet; sie betrug nach dem alten Tarif immer 8 h. Durch den Reformtarif von 1910 wurde sie mit Rücksicht auf die frühere, seit dem Jahre 1905 bestandene Stationsgebühr auf das Doppelte erhöht, so daß sie jetzt bei gewöhnlichem Eilgut 28, bei ermäßigtem 20, bei Stückgut nur 16, bei Wagenladungen 14, 12, 10 und 8 h beträgt. Im deutschen Tarifschema dagegen wird wohl auch die Einheitlichkeit dieser Gebühr als feststehend anerkannt, aber nur für den Fernverkehr, das heißt über 100 *km*, für den Nahverkehr aber nicht. Bis 10 *km* gelten die Gebühren von 10 und 8 h, von 10 *km* bis 100 *km* steigt die Gebühr bei den norddeutschen Bahnen für je 10 *km* um je 1 Pf., so daß sie bei 100 *km* bis auf 20 Pf. steigt und sich folgendes tarifarisches Bild ergibt:

Abfertigungsgebühr für 100 *km* in Pfennig.

Entfernungen	Eilgut	Frachtgut	Wagenladungsklassen					
			Allgemeine		Spezialtarife			
			A 1	B	A 2	I	II	III
1— 10 *km* . .	20	10	—	8	—	—	—	—
11— 20 „ . . .	22	11	—	9	—	—	—	—
21— 30 „ . . .	24	12	—	10	6	6	6	6
31— 40 „ . . .	26	13	—	11	—	—	—	—
41— 50 „ . . .	28	14	—	12	—	—	—	—
51— 60 „ . . .	30	15	—	12	—	—	—	—
61— 70 „ . . .	32	16	—	12	—	—	—	—
71— 80 „ . . .	34	17	—	12	9	9	9	9
81— 90 „ . . .	36	18	—	12	—	—	—	—
91—100 „ . . .	38	19	—	12	—	—	—	—
über 100 „ . . .	40	20	—	12	12	12	12	12

Wir finden hier also auch die Abfertigungsgebühr gestaffelt, aber nicht wie bei den Streckensätzen in fallender, sondern steigender Ordnung, so daß diese Gebühr in der Entfernung von 10 bis 100 *km* von 11 bis auf 20 Pf. für den Meterzentner steigt. Der tarifarische Grund dieser etwas sonderbaren Staffelung konnte uns vom theoretischen Standpunkte nie einleuchten. Auch stimmen in dieser Staffelung, wie die Tafel II zeigt, die süddeutschen Bahnen (Bayern, Württemberg, Baden) mit den norddeutschen (den kgl. preußisch-hessischen und sächsischen) Bahnen nicht ganz überein. Eine Einheitlichkeit besteht nur bezüglich des Fernverkehres. Es besteht also bezüglich dieser wichtigen Gebühr nicht nur eine Verschiedenheit zwischen den Bahnen Österreich-Ungarns und Deutschlands, sondern auch zwischen den norddeutschen und süddeutschen Bahnen. Diese Verschiedenheit machte auch die Erstellung direkter Frachtsätze in den österreichisch-ungarisch-deutschen Verkehren ungeheuer schwierig. Da mußte vor allem ein eigenes, sogenannt kombiniertes Tarifschema ins Leben gerufen werden, was viel Anstrengung kostete, und bei dem sich rücksichtlich jener Güter, deren Klassifikation nicht gleichmäßig war, bei getrennter Frachtberechnung bis zur und ab der Grenze sich die Fracht billiger stellte als nach dem direkten Tarife. Bis zum Jahre 1910 galt im Verkehre zwischen Österreich-Ungarn und dem deutschen Reiche, Belgien und den Niederlanden ein Gütertarif, dessen Güterklassifikation in deutscher und französischer Sprache erstellt war, in dem jene Güter, für welche die sogenannte Umkartierung oder Umbehandlung sich billiger stellte als der direkte Tarif, mit einem Sternchen bezeichnet waren, welches auf die Bemerkung „Wird auf Umbehandlung verwiesen“ hinwies. Jahrelang wurde darüber Streit geführt, ob der Bahnbeamte die Umbehandlung an der Grenze, wenn diese sich billiger als der direkte Tarif stellte, vorzunehmen habe, wenn sie auch auf dem Frachtbriefe nicht vorgeschrieben war.

Da gab es in einemfort Reklamationen, die die Bahnen oft schwer bewältigen konnten. Dieser Übelstand steigerte sich, als infolge der Verstaatlichung der österreichischen Bahnen und der dadurch herbeigeführten Tariferhöhungen die Tarife der deutsch-österreichischen Verbände umgearbeitet werden mußten. Da erschien im Jahre 1911 für den deutsch-österreichisch-ungarischen Verkehr ein neuer Tarif, Teil I, der dem genannten Übelstande durch die Einführung der sogenannten Serientarife in der Güterklassifikation abzuhelfen und so dem Publikum wie den Bahnbeamten die schwierige Arbeit der „Umbehandlung“ zu ersparen oder doch zu erleichtern sucht. Hiemit waren aber Bahnbeamte wie Publikum aus dem Regen unter die Traufe geraten; denn durch dieses neue, schwer verständliche System der Serientarife und die gleichzeitige Schaffung von nicht weniger als 195 Ausnahmetarifen wurde den einzelnen Tarifheften Teil II in den zahlreichen deutsch-österreichischen Eisenbahnverbänden (westdeutsch-österreichisch, ostdeutsch-österreichisch, süddeutsch-österreichisch und norddeutsch-österreichisch, Verkehre mit den deutschen Seehäfen usw.) so umfangreich und dickleibig, daß die einzelnen Bände großen Folianten gleichen, in denen sich selbst der Fachmann nur schwer zurechtfinden kann. So bewährt sich der von dem Schweizer Fachschriftsteller Robert Bernhardt in seiner im Jahre 1908 im Verlage Stämpfi & Co. in Bern erschienenen, sehr wertvollen Schrift „Darstellungen aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens“, Seite 20, ausgesprochene Gedanke, daß die Interessen der Eisenbahner mit jenen des verkehrtreibenden Publikums sich in den wenigsten Fällen decken und daß es schwer fällt, immer beiden Teilen zurecht zu

*) Eine derartige Auffassung ist der Schriftleitung bisher nicht bekannt geworden.

Digitized by Google

werden, auch hier als richtig. Der genannte Autor sagt dann weiter: „Bei den heutigen ausgedehnten internationalen Beziehungen genügt es nicht, daß nur auf dem engeren Gebiete der einzelnen Staaten eine einheitliche Norm in bezug auf das Tarifschema, sondern auch in bezug auf Wagenbau, Ladegewicht, Fassungsraum und Profil geschaffen werde.“ Dieser, von einem gewiegten Fachmann ausgesprochenen Ansicht können wir nur beitreten. Alle diese Schwierigkeiten ließen sich unseres Erachtens vermeiden, wenn zwischen den österreichischen und deutschen Bahnen bezüglich des Tarifschemas, der Güterklassifikation sowie der Haupt- und Nebengebühren eine Einigung, mit einem Worte ein gleichlautender Tarif Teil I zustande käme.

Das wäre ein verdienstliches und bedeutungsvolles Werk auf dem Gebiete der wirtschaftlichen Einigung. Außer einer Zollunion oder wenigstens einer Annäherung der wirtschaftlichen Gesetzgebung in beiden Staaten wäre vor allem eine Einigung über die Grundlagen des Tarifschemas, namentlich über die Einheitssätze und die Abfertigungsgebühren wenigstens bezüglich der Hauptbahnen anzustreben. Hier den Hebel anzusetzen, wäre unseres Erachtens eine der wichtigsten Aufgaben des betreffenden wirtschaftlichen Komitees, weit mehr als die Frage der Meistbegünstigung oder der sogenannten Paritätsklausel; eine Einigung wäre unseres Erachtens leicht zu finden, wenn, wie das zum Beispiel bei den Schweizer Bahnen der Fall ist, eine einheitliche Streckengebühr von 1·7 h bezw. 1·3 h für Stückgut, dann 12, 8, 9 und 7 h für Wagenladungen, dann eine einheitliche Abfertigungsgebühr von 15 bezw. 10 b festgesetzt würde. In dieser Weise würde das Tarifschema vereinfacht, das ganze Tarifwesen eine festere und solidere Grundlage gewinnen, der Weg für eine einheitliche Güterklassifikation gebahnt und so der ganz verfahrene Karren der direkten Tarife zwischen beiden Staaten auf sicherem Boden sich fortbewegen und dadurch würde der gegenseitige Verkehr zum Nutzen der Bahnen sowie des Publikums nur gewinnen.

Ich möchte auf den in Belgien von der deutschen Verwaltung eingeführten Tarif Teil I verweisen, der mit 1. 8. 1915 in Wirksamkeit trat. Sein Tarifschema hat das deutsche Tarifschema ganz fallen lassen und für Stückgut nur eine Klasse und für Wagenladungen drei Klassen, ganz dem schweizerischen Tarifschema entsprechend, eingeführt. Vielleicht läßt sich hoffen, daß hiemit auch der Weg zur Umgestaltung des komplizierten deutschen Tarifes gebahnt wird.

VERSCHIEDENES.

Personalnachrichten, betreffend Klubmitglieder. Seine k.u.k. Apostolische Majestät geruhten mit Allerhöchster Entschließung vom 7. Februar d. J. allergnädigst im Bereiche des Eisenbahnministeriums zu verleihen: das Großkreuz des Franz Joseph-Ordens: dem Geheimen Rate, Sektionschef im Eisenbahnministerium, Direktor der Nordbahndirektion Dr. Karl Freiherrn von Banhans; taxfrei den Orden der Eisernen Krone zweiter Klasse: dem Sektionschef im Eisenbahnministerium: Wenzel Burger; das Komturkreuz des Franz Joseph-Ordens mit dem Sterne: dem Ministerialrate im Eisenbahnministerium, Direktor der Nordwestbahndirektion Dr. Albert Geutebrück, dem Ministerialrate im Eisenbahnministerium Heinrich Hirt, dem mit dem Titel eines Ministerialrates bekleideten Staatsbahndirektor Dr. Hans Kolisko; das Komturkreuz des Franz Joseph-Ordens: dem mit dem Titel eines Hofrates bekleideten Generalinspektor der ehemaligen Staatseisenbahngesellschaft Viktor Reiber, dem mit dem Titel eines Hofrates bekleideten Staatsbahndirektor Dr. Rudolf Schmitz; taxfrei den Orden der Eisernen Krone dritter Klasse: dem Obersanitätsrate im Eisenbahnministerium Dr. Med. Andreas Bogdan, dem Generaldirektor der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft Bruno Ritter von Enderes, dem mit dem Titel eines Regierungsrates bekleideten Betriebsdirektor der Eisenbahn Wien-Aspang Johann Herrdegen; das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens: dem Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Edmund Franz, dem Oberstaatsbahnrate Emil Hauff, dem Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium Dr. Viktor Hiller, dem Oberinspektor der Eisenbahn Wien-Aspang Josef Képes Edlen von Somogy, dem Oberstaatsbahnrate Karl Klaudy, dem Staatsbahnrate Dr. Hermann Liebscher, dem Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Erwin Lihotzky, dem Zentralinspektor der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft Kornelius Maresch, dem mit dem Titel eines Oberstaatsbahnrates bekleideten Staatsbahnrate Dr. Ludwig Pferinger, dem Oberstaatsbahnrate Theodor Freiherrn von Rinaldini, dem Staatsbahnrate Bernhard Stöger; das goldene Verdienstkreuz mit der Krone: dem Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Leo Wettendorf.

Seine k. und k. Apostolische Majestät geruhten mit Allerhöchster Entschließung vom 7. Februar d. J. allergnädigst zu verleihen: taxfrei den Titel und Charakter eines Ministerialrates: dem Oberbaurate im Eisenbahnministerium: Johann Rihošek.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Aus dem Personalstand der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn wurden weiters ausgezeichnet: Durch Bekanntgabe der Allerhöchsten belobenden Anerkennung und Verleihung der bronzenen Militärverdienstmedaille am Bande des Militärverdienstkreuzes: Adolf Hebeda, Assistent (Besitzer der silbernen Tapferkeitsmedaille II. Klasse), Anton Edler von Ott, Kontrollor. Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille I. Klasse: Johann Jäger, provisorischer Verschieber (Besitzer der silbernen Tapferkeitsmedaille II. Klasse und der bronzenen Tapferkeitsmedaille). Durch Verleihung der bronzenen Tapferkeitsmedaille: Josef Kraus, Oberbauarbeiter,

Digitized by Google

Josef Löb, Oberbauarbeiter, Adolf Schmotz, Packer, Arthur Schneider, provisorischer Verschieber, Arthur Siegl, Schlosser. Durch Verleihung des silbernen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: Johann Sagl, Kondukteur

Mit der goldenen und den beiden silbernen Tapferkeitsmedaillen ausgezeichnet. Titularfeldwebel Joh. Mück eines Infanterie-Regiments, im Zivilberuf Verschieber der Staatsbahn, hat sich die goldene und die beiden silbernen Tapferkeitsmedaillen erkämpft. Die große goldene erhielt er, als er mit seinem Zug sich bis auf 25 Schritte vor die russischen Stellungen schob und dann bis zum Anbruch der Dunkelheit, im schärfsten Feuer vollkommen isoliert, in einer Deckung ausharrte. Er besetzte ein Haus vor der feindlichen Schwarmlinie und hielt es mit seinem Zug 40 Stunden lang. Dann erst zog er sich mit nur zwei Verwundeten auf die Hauptstellung zurück. Seine selbständige Führung und sein persönliches Beispiel sowie die seinem Kommando überbrachten wertvollen Aufklärungen über die feindliche Artilleriestellung wurden mit der goldenen Tapferkeitsmedaille belohnt.

Fahrbetriebsmittelanschaffungen der k. k. Staatsbahnen. Seit Kriegsbeginn ist wegen der anhaltend starken Inanspruchnahme des Fahrparkes der Eisenbahnen durch die Heeresverwaltung im Zusammenhange mit der zunehmenden Entwicklung des Zivilverkehres ein außerordentlich großer Bedarf an Lokomotiven und Wagen eingetreten, der in den letzten Monaten infolge Linienzuwachses und Verkehrszunahme eine neuerliche namhafte Steigerung erfahren hat. Mit Rücksicht hierauf hat das Eisenbahnministerium in jüngster Zeit eine Bestellung von 4000, bis längstens Ende des laufenden Jahres zu liefernden Güterwagen und von 438 in gleichmäßigen Monatsraten bis längstens Ende Juni 1917 einzuliefernden Lokomotiven und Tendern mit den österreichischen Lokomotiv- und Waggonbaufabriken vereinbart. Das Kostenerfordernis für diese neuerliche Fahrparkvermehrung dürfte ungefähr den Betrag von 80 Millionen Kronen erreichen. Bei Hinzurechnung dieser Bestellungen zu den seit Kriegsbeginn bestellten und zum großen Teile bereits eingelieferten 523 Lokomotiven nebst Tendern und 25.478 Wagen — hievon 3095 Personen- und Dienstwagen und 22.383 Güterwagen — mit einem Kostenerfordernisse von 240 Millionen Kronen, ergibt sich eine Gesamtbestellung für die österreichischen Staatsbahnen seit Kriegsbeginn von 961 Lokomotiven nebst Tendern, 3095 Personen- und Dienstwagen und 26.383 Güterwagen mit einem Gesamtkostenerfordernisse von rund 320 Millionen Kronen.

Neue Bahnlinien in Russisch-Polen. In dem besetzten Teil Russisch-Polens werden demnächst drei neue Bahnlinien dem Verkehr übergeben werden, die neue Verbindungen mit Galizien herstellen, und zwar die Linie Miechow—Dzialoszyce—Skalmierz—Kazimierz wielki—Proszowice—Kocmyrzow, von wo der Anschluß nach Krakau bereits in Friedenszeiten bestand. Die zweite Linie führt von Jendrzejow über Rakow-Bogorja Opatow nach Ostrowice und die dritte von Bogorja über Staszow—Rytwiany—Labnice nach Szczucin in Galizien, von wo die Bahn nach Tarnow führt.

Kriegshilfetätigkeit der Aussig-Teplitzer Eisenbahnbediensteten. Zur Unterstützung der Liebestätigkeit in diesem Kriege hat sich unter den Bediensteten der Aussig-Teplitzer Eisenbahn bald nach Kriegsausbruch ein allgemeiner Kriegshilfeausschuß, dann gleichzeitig ein Kriegshilfeausschuß der Werkstättenarbeiter in Aussig gebildet, dem sich die freie Vereinigung der Frauen und Mädchen der Bediensteten zur Unterstützung der Liebestätigkeit des Roten Kreuzes zugesellt hat.

Dem allgemeinen Kriegshilfeausschuß der Aussig-Teplitzer Eisenbahnbediensteten gingen einschließlich einer Zuwendung der Krankenkasse von K 1000, der Zinsen anliegender Gelder (K 399·40) und des Reingewinnes aus verkauften Gegenständen (K 707·90), aus freiwilligen Beiträgen aller Bediensteten der Aussig-Teplitzer Eisenbahn aus den Gehalts- und Lohnzahlungen zu . K 74.018·63

Dem Kriegshilfeausschuß der Werkstättenarbeiter gingen einschließlich einer Zuwendung der Krankenkasse von K 400 und der Zinsen anliegender Gelder (K 99·11) aus freiwilligen Lohnabzügen zu . . . . . „ 8.040·91

Die freie Vereinigung der Frauen und Mädchen erzielte durch eigene Beiträge K 4284·79 und aus Wohltätigkeitsveranstaltungen (Kriegsjausen) K 2031·12, somit „ 6.115·91

das sind zusammen seit Kriegsbeginn bis 31. Dezember 1915 . . . . . K 88.175·45

Aus dieser Gesamtsumme sind bis zum gleichen Zeitpunkte verwendet worden:

Für Barzuweisungen an die Zweigvereine des „Roten Kreuzes“ in Orten an den Linien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . . „ 16.916·86

zur Beschaffung von Sachspenden für das „Rote Kreuz“ (Wäsche, Kälteschutzmittel usw.) „ 10.396·93

für Barzuweisungen an allgemeine Kriegshilfsausschüsse der Städte und Bezirke an den Linien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn . „ 5.279·35

für Barzuweisungen an den Verein „Krüppelhilfe“ . . . . . „ 2.000.—

zur Unterstützung von besonderen Hilfsunternehmungen für die Allgemeinheit (Witwen- und Waisenhilfsfonds der gesamten bewaffneten Macht, bulgarisches rotes Kreuz, türkischer roter Halbmond, Vereine zur Unterstützung reichsdeutscher Angehöriger im Inland und österreichisch-ungarischer Angehöriger im Auslande usw. . . . . „ 2.015·—

für Barunterstützungen an Angehörige eingerückter und an kranke und verwundet zurückgekehrte Kameraden von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn. . . . . „ 10.870·83

für die Weihnachtsbescherung an ihre Kinder „ 3.635·—

insgesamt . . . . . K 54.863·09

so daß für künftige Verwendung zur Verfügung bleiben . . . . . „ 33.312·36

Aus diesem Bestande sind K 21.500 Nennwert der 2. und 3. Kriegsanleihe beschafft worden, der übrige Betrag wird zu rascher Verwendung bei den drei Vereinigungen bereitgehalten.

Die freie Vereinigung der Frauen und Mädchen hat sich ein hervorragendes Verdienst durch ihre umfangreiche Arbeitsleistung erworben. Die ihr von dem Kriegshilfeausschuß zur Verfügung gestellten und von ihr selbst zusammengebrachten Geldmittel wurden lediglich zur Anschaffung der Stoffe verwendet, während deren Verarbeitung von den Frauen und Mädchen selbst besorgt wurde. Wie umfangreich diese Tätigkeit war, geht daraus hervor, daß unter vielen anderen Gegenständen 1913 Hemden, 2314 Unterbeinkleider, 578 Paar Wollsocken, 234 Schneehauben, 108 Halswärmer, 188 Paar Pulswärmer, 929 Kopfpölster-Inlets und -Bezüge, 751 Handtücher, 457 Taschentücher usw. abgegeben worden sind.

An den 3 österreichischen Kriegsanleihen beteiligten sich die Aussig-Teplitzer Eisenbahnbediensteten und ihre Vereine durch Zeichnung eines Gesamtbetrages von rund 1·5 Millionen Kronen.

Eine geradezu vorbildliche Leistung. Ehre den Wackeren!

Die Schriftleitung.

Digitized by Google

Durchlaufende Wagen zwischen Wien, Budapest—Warschau. Vom 25. v. M. an verkehren von Wien und Budapest durchlaufende Wagen über Oderberg—Trzebinia nach Warschau. Abfahrt von Wien (Nordbahnhof) um 7 Uhr 20 Minuten früh, von Budapest um 7 Uhr 5 Minuten früh, Ankunft in Warschau nächsten Tag um 6 Uhr 12 Minuten früh. Abfahrt von Warschau um 11 Uhr abends, Ankunft in Wien (Nordbahnhof) um 6 Uhr 46 Minuten abends, in Budapest um 6 Uhr 20 Minuten abends des nächsten Tages.

Die Bagdadbahn. Das „Österreichisch-ungarische Eisenbahnblatt" berichtet aus Aleppo: Die Arbeiten an der Bagdadbahn sind jetzt zu einem gewissen Abschlusse gebracht worden. In der Richtung von Aleppo nach Bagdad sind die beiden Strecken Aleppo—Moslemie—Ras-el-Ain (ungefähr 300 *km*) und Samarra—Bagdad (ungefähr 142 *km*) jetzt vollständig ausgebaut und im Betriebe. Dazwischen fehlt das Mittelstück Ras-el-Ain—Mossul—Samarra von 591 *km* Länge, dessen Bau erst nach dem Kriege in Angriff genommen werden wird. In der Richtung von Aleppo nach Konia (und Konstantinopel) fehlen noch die beiden Tunnelstrecken durch den Amanus (von Islahie nach Mamure, 54 *km*) und durch den Taurus (von Dorak nach Karapounar, 42 *km*). Davon ist jedoch die Amanus-Strecke mit dem 5 *km* langen Baghtsche-Tunnel bereits seit Juni 1915 durchgestoßen, und der Ausbau ist so energisch gefördert worden, daß am 1. Februar d. J. die Strecke Islahie—Mamure als Kleinbahn und vom 1. Oktober d. J. als Vollbahn eröffnet werden soll. Dann wird zur Verbindung des syrischen Eisenbahnnetzes mit Konstantinopel nur noch die Taurus-Strecke fehlen, wo eine Reihe von Tunnels in einer Gesamtlänge von 11·5 *km* herzustellen ist. Das wird wahrscheinlich noch 1 bis 2 Jahre dauern. Vorläufig ist diese Fehlstrecke durch eine Straße ersetzt worden. Die Gesamtlänge der Strecke Haidarpascha(Konstantinopel)—Konia—Bagdad, deren Teil von Haidarpascha bis Konia der (deutschen) anatolischen Eisenbahngesellschaft gehört, während die Strecke Konia—Bagdad die eigentliche Bagdadbahn darstellt, beträgt 2435 *km*. Von dieser Gesamtlänge sind jetzt 1748 *km* im Betrieb, und nach Eröffnung der Amanusstrecke am 1. Februar werden es 1802 *km* sein. Es bleiben dann nur noch 633 *km* zu bauen übrig.

Ergebnisse der bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen im Jahre 1913. Ende 1913 betrieben die B. H. L. ein eigenes Netz von 935·443 *km* schmalspurigen (0·76 *m*) und von 88·58 *km* fremden Linien, zusammen also 1024·023 *km*, von denen 60 Zweigbahnen mit einer Länge von 35·311 *km* und 4 Waldbahnen abzweigten, an denen 191 Stationen, Ausweichen, Halte- und Ladestellen lagen. Der tiefste Punkt der Linien liegt 5·73 *m*, der höchste 950 *m* über dem Meere. Ihr Personal setzte sich aus 493 Beamten, 587 Unterbeamten, 1654 Dienern, 3194 Professionisten und Arbeitern zusammen, betrug also 5928 Mann, das ist 5·78 Mann auf je 1 Betriebskilometer.

Ausgerüstet waren die B. H. L. mit 242 Lokomotiven (0·238 für je 1 *km* Betriebslänge), 394 Personenwagen (0·387 für 1 *km* B. L.) mit 1291 Achsen und 10.451 Sitzplätzen, ferner mit 158 Dienst- und 4453 Güterwagen (4·372 auf je 1 *km* B. L.) mit 12.747 Achsen, daher zusammen mit 5005 Wagen (4·915 auf 1 *km* B. L.).

Geleistet wurden 5,534.390 Zugkilometer, 8,763.907 Lokomotivkilometer, 256.956.466 Wagenachskilometer, 345,037.177 Nettotonnenkilometer, 914,181,854 Bruttotonnenkilometer. Das Gewicht eines Zuges betrug durchschnittlich 165 *t*, auf je 1 *km* Betriebslänge entfällt eine Massenbewegung von 977.212 *t*. Das Ladegewicht der Güterwagen war mit 52·9 v. H. ausgenutzt. Die Gesamteinnahmen betrugen K 20,480.699, hievon K 696.245 verschiedene Einnahmen; die Betriebsausgaben stellten sich auf K 15,307.495, so daß ein Betriebsüberschuß von K 5,173.204 vorhanden war.

Die Personenbeförderung erbrachte	K	4,837.413 =	24·4 v. H.
„ Gepäckbeförderung	„	187.181 =	1·0 „ „
„ Eilgüterbeförderung	„	378.601 =	1·9 „ „
„ Frachtenbeförderung	„	14,381.257 =	72·7 „ „

Die Verkehrseinnahmen im ganzen ergaben K 21.148 für je 1 *km* B. L.

Die allgemeine Verwaltung kostete	K	500.367 =	3·3 v. H.
„ Bahnaufsicht und Bahnerhaltung kostete	K	2,943.992 =	19·2 „ „
Der Verkehrs- und kommerzielle Dienst kostete	„	3,980.220 =	26·0 „ „
Der Zugförderungs- und Werkstättendienst kostete . .	„	6,748.456 =	44·1 „ „
Die Materialverwaltung kostete	„	96.064 =	0·6 „ „
Besondere Ausgaben betrugen .	„	1,038.393 =	6·8 „ „

Die Betriebszahl war 74·74 v. H. (gegen 77·66 im Vorjahre).

Das außerordentliche Erfordernis verschlang Kronen 2,201.742 für Verbesserungen des Bauzustandes und der Ausrüstung und Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln, so daß von dem ausgewiesenen Betriebsüberschusse nach Deckung dieser außerordentlichen Ausgaben noch K 2,971.461 verblieben. Nach dem Hauptrechnungsabschluß, der linienweise aufgestellt ist, hatten 6 von den 10 betriebenen Linien einen Betriebsabgang. Die laufenden Einnahmen des Pensionsfonds beliefen sich auf K 596.131·32. Die ordentlichen Ausgaben auf K 394.284·85. Für Hilfsbedienstete besteht ein Altersversorgungsfonds. Die Einnahmen der Betriebskrankenkasse betrugen K 265.702·34, die Ausgaben K 259.257·45, so daß ein Gebarungsüberschuß von K 6444·89 in den Reservefonds der Kasse hinterlegt werden konnte. Das Vermögen dieses Reservefonds betrug K 226.911·82.

Befördert wurden 3,697.639 Personen (+ 4·5 v. H. gegen 1912), 14.221 *t* Gepäck und Expreßgüter (+ 36·3 v. H.), 8544 *t* Eilgut (+ 16·4 v. H.) und 1,742.818 *t* Frachten (+ 5·6 v. H.).

Im Durchschnitte aller Klassen wurde von jedem Zivilreisenden ein Weg von 34·7 *km*, von je einer Militärperson 191·9 *km*, zusammengenommen 49·1 *km*, zurückgelegt. Eingenommen wurde für je einen Reisenden K 1·31 (Zivil K 1·05, Militär K 3·83). Die Tonne legte durchschnittlich 187 *km* zurück und erbrachte eine Einnahme von 7 h für je 1 *km*. Je 1 *t* Eilgüter legte 188, Frachtgüter 161 *km* zurück und erbrachte 23·6 bezw. 5·1 h Einnahmen für je 1 *km*.

Betriebsunfälle ereigneten sich 87, bei denen 8 Personen getötet und 63 verletzt wurden. Durch Fels- und Erdstürze und Wasserschäden sind 15 Unterbrechungen der Fahrbarkeit der Bahn eingetreten.

Sehr einfach und fachlich ausgezeichnet ist die Verwaltung gegliedert, was aus der folgenden Darstellung klar hervorgeht:

Die Leitung des gesamten Betriebsdienstes für das Netz der bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen und ihrer Betriebslinien führt die „Direktion der bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen in Sarajevo", welche der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina unmittelbar unterstellt ist. An der Spitze der Direktion steht der Direktor, welchem zur Unterstützung ein Direktorstellvertreter beigegeben ist.

Die Direktion gliedert sich in vier Fachabteilungen, und zwar:

Digitized by Google

1. In die Abteilung für allgemeine Verwaltung mit 5 Unterabteilungen,

α) Sekretariat für allgemeine Verwaltungs- und Rechtsangelegenheiten nebst dem Hilfsamte und der Registratur,

β) Personalbureau für das gesamte Personalwesen und die administrativen Agenden der Wohlfahrtsinstitute,

γ) Rechnungskontrolle für den finanziellen und Rechnungsdienst sowie für die Ausgabenkontrolle,

δ) chefärztlicher Dienst für die Sanitäts- und bahnärztlichen Agenden,

ε) Materialverwaltung für die Material- und Inventarbeschaffung.

2. In die Abteilung für Bahnerhaltung, welcher auch die Projektsverfassung und Durchführung aller Umbauten und Erweiterungsbauten auf den Betriebslinien obliegt.

3. In die Abteilung für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst mit 3 Unterabteilungen,

α) Verkehrsdienst für die Überwachung und Durchführung des Verkehrs-, Wagenaufsichts- sowie des Telegraphen- und Telephondienstes,

β) kommerzieller Dienst für den Transport-, Manipulations- und Reklamationsdienst sowie für das Tarifwesen,

γ) Einnahmenkontrolle für die Revision der Transporteinnahmen und den Rückvergütungsdienst sowie für die Abrechnung mit den Anschluß- und Verbands-Eisenbahnverwaltungen, bezw. mit den gemeinsamen Abrechnungsbureaus, ferner auch für die Fahrkartenerzeugung.

4. In die Abteilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst, welcher die Überwachung des Heizhaus-, Zugförderungs- und Werkstättendienstes sowie die Beschaffung neuer Fahrbetriebsmittel, dann die Projektierung von Verbesserungen für die Fahrbetriebsmittel und die Überwachung der Beleuchtungsanlagen obliegt.

Jeder Abteilung, bezw. Unterabteilung steht ein eigener Vorstand vor, welcher als verantwortlicher Referent des Direktors bestellt ist.

Für den ausführenden Dienst bestehen auf den bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen und ihren Betriebslinien am Jahresschlusse 1913 insgesamt:

10 Bahnerhaltungs-Sektionen mit Streckenlängen von 71 bis zu 123 *km*,

117 Stationen, 30 Ausweichen sowie 44 Halte- und Ladestellen,

9 Heizhausleitungen, deren Dienstbereich sich bei einzelnen bis zu 300 *km* erstreckt.

Die Erhaltung der Fahrbetriebsmittel wird in der Hauptwerkstätte Sarajevo und in einer Filialwerkstätte in Mostar durchgeführt.

Für die Materialgebarung bestehen Materialmagazine in Sarajevo und Bosanski Brod.

Für die Überwachung und Instandhaltung der Telegraphen- und Telephoneinrichtungen bestehen nebst einer Telegraphenkontrolle mit Reparaturwerkstätte in Sarajevo 9 Bahntelegraphenaufsichten.

Ergebnisse der Wiener städtischen Straßenbahnen im ersten Halbjahr 1914. Infolge Gemeinderatsbeschlusses, das Rechnungsjahr mit dem 1. Juli beginnen zu lassen, umfaßt der vorliegende Bericht zur Ermöglichung des Überganges bloß die ersten sechs Monate des Jahres 1914.

Die Betriebslänge der elektrischen Linien betrug 212·9 *km*. Trieb- und Anhängewagen waren 3035 vorhanden; tätig waren 12.368 Bedienstete. Geleistet wurden 51,311.942 Wagenkilometer und 166,895.980 Personen befördert; die Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr betrugen K 26,679.311, die Gesamteinnahmen K 26.921.534. Die eigentlichen Betriebsausgaben beliefen sich auf K 17,666.869, die Gesamtausgaben auf K 17,821.626.

Die Betriebszahl stellte sich auf 66 bezw. 72·8 v. H., je nachdem, ob man die Kosten der Wohlfahrtseinrichtungen, die K 1,883.846 betragen haben, mitberücksichtigt oder nicht. Im Durchschnitte wurden auf je einen Betriebskilometer und an je einem Tag 1168 Wagenkilometer geleistet, 3797 Personen befördert und hiefür K 607 eingenommen. Die durchschnittliche Einnahme für je einen Fahrschein betrug 16·35 h.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr erhöhten sich gegenüber 1913 um 4·2 v. H.; die Gästezahl erhöhte sich um 4·13 v. H. und die Fahrleistung um 5·15 v. H.

Im Dampfbetrieb der südlichen Linien wurden eingenommen K 123.377, auf der nördlichen Linie K 86.156, die Ausgaben betrugen K 276.227 bezw. K 193.793, so daß ein Betriebsabgang von K 157.482 bezw. K 104.332 zu verzeichnen war.

Die Ziffern des Kraftstellwagenbetriebes waren bedeutungslos.

Der gesamte Gebarungsüberschuß belief sich auf Kronen 1,513.399; nach verschiedenen Zuwendungen für mehrere Fonds konnten K 600.000 an die Gemeinde Wien abgeführt werden. Den Schluß des Berichtes bildet eine eingehende Darstellung der für den Kraftstellwagenbetrieb der städtischen Straßenbahnen eingeführten Wagen. Vorzügliche Zeichnungen und Bilder geben eine klare Anschauung der neuesten Wiener Kraftwagen, Patent Spängler, die sich anscheinend im Betriebe recht gut bewährt haben. Ob sie imstande sind, den wirtschaftlichen Ertrag dieses Unternehmens wesentlich zu bessern, muß allerdings erst die Zukunft lehren. Der nächste, wieder ein ganzes Jahr umfassende Bericht dürfte wohl darüber schon einige nähere Angaben bringen.

BUCHANZEIGEN.

Niederösterreichischer Amtskalender 1916. Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei. Preis K 5. Der nunmehr vorliegende LI. Jahrgang enthält nebst dem als Taschenkalender zu verwendenden Kalendarium und der genealogischen Stammtafel des Allerhöchsten Kaiserhauses einen ausführlichen Schematismus des Allerhöchsten Hofstaates, der gesetzgebenden Körperschaften, der gemeinsamen und der österreichischen Ministerien, eine Übersicht aller übrigen Zivil-, Militär- und kirchlichen Behörden und Anstalten der Monarchie, Bosniens und der Herzegowina sowie der Truppen und Heeresanstalten, die Rangeinteilung und das Gehalts- und Pensionsschema der k. u. k. gemeinsamen und der österreichischen Zivilstaatsbeamten, dann das Gagenschema der Offiziere und Militärbeamten, den gesamten Personalstand aller Gemeindevertretungen, Unterrichts-, Humanitäts- und Krankenanstalten Niederösterreichs. Zahlreiche geschäftliche Angaben tragen den Bedürfnissen aller Berufszweige Rechnung. Zinsen-, Zinseszinsen-, Gehalt- und Lohnberechnungs-, Münz-, Maß- und Gewichtstabellen, eine Übersicht der österreichischen Wertpapiere, insbesondere der mündelsicheren Wertpapiere, ein Verzeichnis der europäischen Kur- und Badeorte sowie der in- und ausländischen Kunst-, Musik-, Mode- und Jugendzeitschriften. Als wertvoller Behelf ist auch dem vorliegenden Jahrgange eine politisch-administrative Karte des Landes Niederösterreich beigegeben.

Annalen des deutschen Reiches für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft. Herausgegeben von Dr. K. Th. von Eheberg und Dr. A. Dyroff. München, Berlin und Leipzig, J. Schweitzer Verlag. 1915. Heft 1 bis 7.

Digitized by Google

Von den mancherlei trefflichen Arbeiten führen wir an: Dr. S. Buff-München: Reichsbank und Krieg; Dr. Waldecker: Anstaltspolizei; Wiesinger-Altona: Dr. Schmid-Bibrach: Zivilrechtlicher Inhalt der R. V. O. auf dem Gebiete der Unfall-, Kranken- und Invalidenversicherung, Zulässigkeit des Vergleichs und Verzichts nach der R. V. O. Frankenberg-Braunschweig: Die Fürsorge für Kriegsbeschädigte; Dr. Christen-Bern: Die Kaufkraft des Geldes und ihre Bedeutung für die Volkswirtschaft; Dr. Voit-Nürnberg: Der Eisenbahn- und Güterverkehr in Nürnberg und Fürth 1908 bis 1911.

Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Abhandlungen. Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht. Begründet von Dr. Georg Eger †. Redigiert von Kurt Gordan und Gerhard Eger. XXXI. Band, Heft 3/4 und Band XXXII, Heft 1.

Unsere Hoffnung, die wir bei der Anzeige der Hefte 1 und 2 des Jahrganges XXXI der vorliegenden Zeitschrift Ausdruck gaben, daß sie trotz des Todes ihres hochverdienten Begründers und langjährigen Herausgebers weiter erscheinen werde, ist erfüllt. Zwei fleißige Teilnehmer in der Schar der Mitarbeiter, Gordan und der Sohn Egers, führen das treffliche und jedem Eisenbahnjuristen Deutschlands und Österreichs unentbehrlich gewordene Werk weiter und wie die drei bisher unter ihrer Leitung erschienenen Hefte beweisen, in demselben Geiste und mit dem gleichen Erfolge, wie der Dahingeschiedene. Wir begleiten sie mit unseren besten Wünschen.

In den vorliegenden Heften sind folgende Arbeiten enthalten: Dr. Senckpiehl-Berlin: Das Lohngespann, eine Abhandlung, die in trefflicher Weise ein heute arg vernachlässigtes Gebiet des täglichen Rechtes behandelt; Dr. Vossen-Aachen: Schiffahrtsrecht; Dr. Pollaczek-Wien: Ausmaß der Entschädigung bei einer durch Beförderungsverzögerung herbeigeführten Minderung oder Beschädigung eines leicht verderblichen Gutes; Dr. Reindl-München: Die Zinspflicht der Eisenbahnen nach Art. 42 des I. Ü.; Dr. Staedla-Köln: Der Postkreditbrief; Dr. Grünberg-Wien: Unanbringliche Güter; Meissner-Essen: Rechtliche Beziehungen zwischen Telegraphenverwaltung und Eisenbahn. Ferner 184 Entscheidungen, reichliche Mitteilungen über Literatur und Gesetzgebung. Sehr lebhaft zu begrüßen ist die mit dem neuen Jahrgang (XXXII) eingeführte systematische Zusammenfassung der Entscheidungen nach Rechtsgebieten.

Hilscher.

KLUBNACHRICHTEN.

Unsere Damen-Teeabende.

Der 27. Jänner stand unter der Oberleitung der Frau Generaldirektor Irma Teirich-Suess, es waren also die Erwartungen auf hervorragende Darbietungen gestimmt — und wie wir gleich betonen wollen — diesbezüglich gerechtfertigt. Ihrer Einladung folgte die Schriftstellerin Frau Charolta Rettich-Pirk mit dem Vortrage lieblicher Dichtungen, Frau Statthaltereirat Trojan v. Bylanfeld meisterhaft am Klavier, Gesangsnummern brachten Frau v. Durutti-Paganini, sowie Frau Grete Dirkes, letztere Mitglied des Carltheaters, Herr kaiserlicher Rat Fashold, heitere Vorträge und die Klavierbegleitung besorgte Herr Wimmer. Bei dieser Aufzählung braucht wohl nicht erst versichert zu werden, daß der Abend glänzend verlief und außer den mitwirkenden Künstlern erntete die Arrangeurin des Abendes vielen Dank der Gesellschaft.

Am 3. Februar brachte uns Frau Oberstaatsbahnrat Dr. Wengraf ein Programm, das dem obigen in nichts nachstand. Fräulein Paulsen, die wir schon öfter zu bewundern Gelegenheit hatten, am Klavier, Frau Wilheim und Fräulein Chotrover Gesangsvorträge, Fräulein Spörr am Vortragstische, Frau Dr. Kanner und Hofmusiker Moser Klavierbegleitung — alles erstklassige künstlerische Genüsse.

An den beiden Abenden waren alle Plätze im Saale besetzt und es mußte das anstoßende Lesezimmer geräumt werden, um unseren Gästen Sitzgelegenheit zu ermöglichen. 3400 Zigaretten, von denen 1000 Stück dem Genesungsheime für kriegsverletzte Eisenbahner zugeführt wurden, haben die fleißigen Damenhände fertiggebracht, und 20 Soldaten im Felde werden sich warmer Socken erfreuen. Zahlreiche Spenden erleichterten unseren Wirtschaftsfrauen die Sorge um die Bereitung des Tees und Beistellung des Imbisses.

Die Veranstaltungen der nächsten Donnerstagabende sind wie folgt vergeben: Am 10. Februar Frau Architekt Kowacz, am 17. Februar Frau Staatsbahnrat Schanzer, am 24. Februar Frau Kupka, am 2. März Frau Hofburgschauspielerin Wittels, am 9. März Frau Inspektor Taussig.

Bericht über die Klubversammlung am 1. Februar 1916.

Präsident Exzellenz Dr. v. Wittek eröffnete die zahlreich besuchte Klubversammlung mit nachstehenden Mitteilungen:

„Seit unserer letzten Klubversammlung sind dem Klub beigetreten als ordentliches Mitglied Herr Franz Mayer, Stationsvorstand der niederösterreichischen Landesbahnen in Gösing; als außerordentliches Mitglied Frau Julie Gelbhaus, Private in Wien.

Herr Oberbaurat Alexander Trutschka spendete zugunsten der Kriegsfürsorge 7 selbstgemalte Ölgemälde, die zu dem an jedem Bilde ersichtlichen Preise verkäuflich sind. Der Ankauf erfolgt durch Anmeldung im Klubsekretariate.

Ferner spendete Frau Staatsbahnrat Irene Spitzer für unsere Kriegsfürsorge 3000 Zigarettenhülsen.

Dienstag den 15. Februar um ½7 Uhr abends findet in diesem Saale die nächste Klubversammlung statt.

Hiebei wird Herr k. k. Uinversitätsprofessor und Afrikaforscher Dr. Robert Stigler einen Vortrag „Über den Orient“ halten und diesen durch Lichtbilder erläutern.

Heute hält Herr Schriftsteller Emmerich Maday einen Vortrag über „Roseggers Volksgestalten“ und unser liebenswürdiger Gast Baronin Frida Meinhardt wird einige Dichtungen Roseggers in der Mundart sprechen.

Wir sehen den heutigen Vorträgen mit ganz besonderer Spannung entgegen.

Nach dem heutigen Vortrage nehmen wir das Abendessen in der Gastwirtschaft zum Weingartel (Getreidemarkt) ein, und werden jene Damen und Herren, welche daran teilnehmen wollen, eingeladen, sich uns anzuschließen.“

Die Vorträge Herrn Madays waren hochinteressant; die volkstümlichen Dichtungen Roseggers erhielten durch die ausgezeichnete Wiedergabe Leben und Gestalt, und die gelungenen, lebenswahren Bilder der einzelnen handelnden Personen unterstützten wirksam die schon durch die Beschreibung rege Vorstellung. Daß die Vorträge der Baronin Frida Meinhardt lebhaftest akklamiert wurden, ist wohl selbstverständlich — es kann sich wohl niemand dem Zauber entziehen, den die liebenswürdige Dame durch die Wahl und die Art ihrer Mundartvorträge auf jedermann ausübt.

Digitized by Google

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. **Minenzünder.**
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: *a)* **Gebäude** samt deren Zubehör,
b) **Mobilien** aller Art, /49
c) **Bodenerzeugnisse** gegen Hagelschlag.

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507. Anzahl der Mitglieder: 157.344.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Telephon für Sackbestellungen 12986. Telephon für Fuhrenbestellungen 21113.

D. BERL

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und erstklassige Dzieditzer Steinkohlenbriketts.

A. Fross-Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.

Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- u. Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.

◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und Interurban 48173, 48174.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 5. Wien, den 1. März 1916. XXXIX. Jahrgang.

INHALT: Anzeigen. — Bedingungen für den Bau privater Schleppbahnen. (Schluß folgt.) — Der Ausbau des mitteleuropäischen Binnenschiffahrtsnetzes und seine Bedeutung in volks- und weltwirtschaftlicher Hinsicht. (Schluß folgt.) — Verschiedenes: Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Hebung der Leistungsfähigkeit des Donauweges. Betriebszahl. — Buchanzeigen: Handbuch des Telephon- und Telegraphendienstes. Neueste Erfindungen und Erfahrungen. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der „Österreichischen Eisenbahn-Zeitung", in ihren Arbeiten für die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" Fremdworte und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Klubanzeigen.

Jeden Donnerstag von halb 5 bis halb 8 Uhr nachmittags Zusammenkunft der Damen und Herren im Klubsaale für Zwecke der Kriegsfürsorge. Arbeitsstoff (Wolle, Tabak, Zigarettenhülsen) wird vom Klub beigestellt. Für die Verabreichung von Tee ist Vorsorge getroffen. Nach Tunlichkeit werden künstlerische oder der gegenwärtigen Zeit entsprechende Vorträge geboten werden.

* * *

Dienstag den 7. März 1916, halb 7 Uhr abends: „Autoren-Abend". Vortrag eigener Dichtungen von Carola Baronin Buschman, Irma von Wittek, Schriftsteller Doktor Hans Müller.

Freiwillige Spenden für Kriegsfürsorgezwecke werden im Klubsekretariate entgegengenommen.

*

Dienstag den 14. März 1916, halb 7 Uhr abends, Klubversammlung. Vortrag des Herrn k. k. Kommerzialrates Truchseß Oskar Edler von Hoefft über: „Die Kriegsausstellung in Wien 1916", mit Lichtbildern.

*

Dienstag den 21. März 1916, halb 7 Uhr abends, Klubversammlung. Vortrag des Herrn Obersanitätsrates Dr. Andreas Bogdan über: „Kriegshygienische Eindrücke", mit Lichtbildern.

Voranzeige.

Dienstag den 11. April 1916, halb 7 Uhr abends, wird Seine Exzellenz der Wirkliche Geheime Rat Dr. Alfred von der Leyen, ordentlicher Honorarprofessor an der Universität in Berlin in unserem Klub einen Vortrag halten.

Verlautbarung.

Von den in unserem Klub aufliegenden Zeitungen und Zeitschriften sind noch zu vergeben:

Sämtliche Tagesblätter, ferner Fliegende Blätter, Reklam's Universum, Humoristische Blätter, Wiener Bilder, Glasers Annalen für Handel und Gewerbe, Das Schiff.

Der Preis beträgt je ein Drittel des Erstbezugspreises. Vormerkungen und Auskünfte im Klubsekretariate.

Bedingungen für den Bau privater Schleppbahnen.

Von **Emil Rank.**

Die Bestimmungen, die den Anschluß privater Schleppbahnen an unser Eisenbahnnetz regeln, haben sich im Laufe der Zeit derart entwickelt, daß ein großer Teil zu Klagen der beteiligten Bahnbenutzer nicht mehr Anlaß gibt. Das ist zum Teil den Bemühungen des Eisenbahnministeriums zu verdanken, dem es gelungen ist, eine im großen und ganzen gleichmäßige Behandlung aller einschlägigen Fragen auf dem gesamten Eisenbahngebiete Österreichs zu erreichen. Nur einige dieser Bestimmungen führen noch zu mehr oder weniger lebhaften Beschwerden. Es wirft sich daher die Frage auf, ob es nicht möglich wäre, auch in den noch umstrittenen Punkten einen Ausgleich zu erreichen. Diese Frage soll im folgenden möglichst unparteiisch untersucht werden. Es kann nicht zweifelhaft

Digitized by Google

sein, daß dabei das Eisenbahninteresse ebenso Berücksichtigung finden muß, wie jenes der Bahnbenutzer.

Als Grundlage für diese Untersuchung mögen die „Allgemeinen Bedingnisse für den Abschluß von Schleppbahnverträgen“ der österreichischen Staatsbahnen dienen. Sie sollen gruppenweise, je nachdem sie Bau- und Bahnerhaltung, Betrieb, Gebühren und Haftung betreffen, behandelt werden. Zum Vergleiche sollen die Bestimmungen der preußischen Staatsbahnen herangezogen werden, deren Verwaltung einerseits ein riesiges Bahnnetz untersteht, andererseits infolge vieljährigen Bestehens doch schon gefestigter ist, als es bei den österreichischen Staatsbahnen möglich ist.

Hinsichtlich des Baues und der Bahnerhaltung hat nun § 2, Ziffer 5 dieser Bedingnisse Anlaß zu Wünschen gegeben. Hier wird bestimmt, daß alle Herstellungen, die der Schleppbahnbesitzer in Zukunft an der Schleppbahn vorzunehmen beabsichtigt, an die vorherige Zustimmung der Bahnverwaltung gebunden sind. Das ist wohl selbstverständlich. Ebenso klar ist aber auch, daß diese Zustimmung nicht ohne zwingende Not verweigert werden sollte. Die Praxis scheint aber hieran nicht immer festgehalten zu haben. Es ist daher der Wunsch geäußert worden, diese Bestimmung dahin zu ergänzen, daß diese Zustimmung nur dann verweigert werden könne, wenn zwingende Betriebsrücksichten dies erfordern. Da alle Kosten der Neuherstellungen den Schleppbahnbesitzer treffen, wird wohl ein irgend wesentlicher Grund zu einem Einwand gegen diesen Zusatz nicht vorliegen.

§ 3, Ziffer 6 bestimmt weiter, daß die Kosten von Änderungen der Anlagen, die sich nicht als ausreichend erweisen, vom Schleppbahnbesitzer zu tragen sind. Diese Bestimmung ist wohl nicht klar genug gefaßt. Beabsichtigt kann doch wohl nur sein, den Schleppbahnbesitzer jene Kosten tragen zu lassen, die sich aus der eingetretenen Änderung der Betriebsverhältnisse auf der Schleppbahn ergeben und nicht etwa die Kosten einer Änderung der Bahnanlagen selbst, die wegen des gesteigerten allgemeinen Eisenbahnverkehres oder aus anderen, nur das Eisenbahninteresse berührenden Gründen entstehen. Das sollte klargestellt werden. Bei den preußischen Staatsbahnen ist das im § 6 (2) der „Allgemeinen Bedingungen für die Zulassung von Privatanschlüssen“ in ebenso klarer als entgegenkommender Weise geschehen. Es dürfte sich empfehlen, diese Bestimmungen zu übernehmen.

Einen weiteren Beschwerdepunkt haben die Bestimmungen des § 3, Ziffer 1 und des § 4, Ziffer 1 gebildet. Hier wird über die Höhe des Regiezuschlages von 10 bezw. 15 v. H. geklagt. Das ist ein alter Beschwerdepunkt, der sich nicht nur auf den Bau von Schleppbahnanlagen bezieht. Tatsächlich rechnen die preußischen Staatsbahnen nur 5 v. H. Nahe liegt es, anzunehmen, daß das, was diese Bahnen machen können, auch österreichischen Bahnen möglich sein sollte, denn es handelt sich um die Kostendeckung von Arbeiten, die dem Wesen nach die gleichen sind. Der Umstand, daß die höheren Steuern Österreichs auch in einer teuereren Bauausführung zum Ausdrucke kommen müssen, ist eher ein Grund für, als einer gegen die Herabsetzung des Regiezuschlages, da bei der höheren Bausumme Österreichs die gleiche Prozentziffer auch eine höhere Regiesumme ergibt. Für die Wahl der niedrigeren Prozentsumme in Deutschland dürfte weniger der Umstand maßgebend gewesen sein, daß die Rechnung des Regiezuschlages dort auf anderer Grundlage erfolgt, als in Österreich, als die Erwägungen, die am Schlusse dieser Ausführungen dargelegt werden. Ihre wünschenswerte Beachtung dürfte wohl auch in Österreich zur Herabsetzung des Regiezuschlages führen können.

Die ebenfalls angefochtene Bestimmung des § 4, Ziffer 3 der Bedingungen, wonach in dem Falle, als der Schleppbahnbesitzer seine Anlagen auch nach erfolgter Aufforderung nicht in genügend betriebssicherem Zustande erhält, die Eisenbahn berechtigt sein soll, entweder die notwendigen Erhaltungsarbeiten auf Kosten des Schleppbahninhabers selbst vorzunehmen oder den Verkehr auf der Schleppbahn ohne weiteres einzustellen, enthält wohl zweifellos eine unnötige Härte. Wenn es die Eisenbahn jederzeit in der Hand hat, für den guten Zustand der Schleppbahn auf Kosten des Besitzers selbst zu sorgen, dann ist die Drohung mit der Betriebseinstellung mit ihren unabsehbaren Folgen für den letzteren wohl weder notwendig noch zweckmäßig. Die Drohung mit der Betriebseinstellung sollte beseitigt werden, da sie praktisch keine andere Wirkung hat, als beim Schleppbahnbesitzer das Gefühl ungerechten Druckes auszulösen. Bei außergewöhnlichem Verhalten des letzteren steht ja der Bahn nach § 23 der Bedingnisse ohnehin das Recht der Vertragskündigung zu.

Nach den Bestimmungen der preußischen Staatsbahnen (vergl. § 21, (2), 3 der Bedingungen) kann der Anschlußvertrag allerdings sofort außer Kraft gesetzt werden, wenn der Anschlußinhaber ausdrücklicher Aufforderung ungeachtet seinen vertragsmäßigen Verpflichtungen nicht nachkommt. Es kann aber keinem Zweifel unterliegen, daß die preußischen Staatsbahnen in einem gleichliegenden Falle von dieser Bestimmung keinen Gebrauch machen würden, da ja die Beseitigung des Hindernisses in ihrer eigenen Hand läge.

Geklagt wird auch seit langer Zeit darüber, daß der Schleppbahnbesitzer keinerlei Kontrolle über die Notwendigkeit und die Kosten der von der Bahn vorgenommenen Erhaltungsarbeiten (§ 4) hat. Eine Kontrolle über die Notwendigkeit dieser Arbeiten ist ja freilich schwer durchzuführen, da sie Fachkenntnisse voraussetzt, über die der Bahnbenutzer wohl kaum je verfügt. Um so berechtigter dürfte dagegen das Verlangen nach Ermöglichung einer Prüfung der einzelnen Kostenbeträge sein, was sich ja, insbesondere bei größeren Beträgen, durch Vorlage eines Kostenvoranschlages ermöglichen ließe. Es ist ja freilich als ausgeschlossen zu betrachten, daß die Bahnverwaltung

Digitized by Google

als solche bei der Kostenaufrechnung einen besonderen Vorteil zu erreichen wünscht, aber der Bahnbenutzer leidet hier offenbar unter dem unbehaglichen Gefühl, manchmal dem Urteil von Bahnbeamten unterworfen zu sein, welche kaiserlicher sind als der Kaiser.

Bei den preußischen Staatsbahnen erhält der Anschlußbesitzer über alle von der Bahn auszuführenden Arbeiten einen Voranschlag, der allerdings nur einer rechnerischen Prüfung durch den Anschlußbesitzer unterliegt.

Die Bestimmungen über die Betriebführung scheinen nur in zwei Punkten Anlaß zu Klagen gegeben zu haben. Sie betreffen zunächst die Bemessung der Ladefristen. Sie sollen nach Ziffer 1 des „Anhanges" zu den Bedingnissen bis auf 6 Stunden für die einmalige und 9 Stunden für die doppelte Ladeleistung (Ausladen und Wiederbeladen) herabgesetzt werden können. Wenn nun bedacht wird, daß die Ladefrist für den gewöhnlichen Bahnbenutzer erst in dem Augenblicke beginnt, in dem ihm der Wagen an den Verladeplatz gestellt wird, während sie beim Schleppbahnbesitzer (vergl. Ziffer 3 des Anhanges) schon in dem Augenblicke der Übergabe des Wagens auf die Schleppbahn beginnt und erst mit der Rückstellung auf diese Übergabsstelle endet, so daß die eigentliche Zuschubzeit auf der Schleppbahn schon in die Verladezeit fällt, dann wird es begreiflich erscheinen, daß oft nicht genügend Zeit für die wirkliche Verladearbeit bleibt. Das läßt sich nicht durch den Umstand begründen, daß die Wagen beim Schleppbahnbetriebe manchmal etwas länger ausbleiben als bei der Stellung zu bahneigenen Verladeplätzen. Ausreichende Zeit zum Verladen sollte immer gegeben werden. Die geringe Zeit, die die Wagen bei Schleppbahnen manchmal länger ausbleiben, kommt angesichts der großen Vorteile der Schleppbahnen für die Eisenbahnen nicht in Betracht. Die festgesetzte Mindestzeit von 6 (9) Stunden sollte daher fallen gelassen und auf die nächstfestgesetzte von 8 (12) Tagesstunden erweitert werden.

Die preußischen Staatsbahnen begnügen sich mit folgender Bestimmung: „Die Ladefristen werden von der Staatseisenbahnverwaltung unter Berücksichtigung der Bedienungszeiten und der besonderen Verhältnisse des Anschlusses, jedoch nicht unter 4 Stunden, besonders festgesetzt." Wenn bedacht wird, daß die Betriebsverhältnisse der Anschlüsse außerordentlich verschieden sind, muß wohl zugegeben werden, daß diese Art der Lösung der Frage den tatsächlichen Verhältnissen am besten Rechnung trägt. Wenn aber eine ziffermäßig gleiche Bemessung der Ladefristen vorgezogen wird, dann darf sie nicht zu knapp erfolgen.

Dann sind über den Inhalt des § 17, Ziffer 2 der Bedingnisse Beschwerden laut geworden. Dort wird bestimmt, daß die Lieferfrist nichtavisierter Sendungen als gewahrt anzusehen ist, wenn die Sendungen innerhalb der Lieferzeit in der Bestimmungsstation zur Abnahme bereitgestellt bezw. (bei Wagenladungen) angekommen sind. Die Zusatzbestimmung zu Ziffer II (5) des § 75 des Betriebsreglements bestimmt aber, daß bei Gütern, die dem Empfänger zugeführt werden - - und das trifft ja bei Schleppbahngütern zu - - die Lieferzeit erst endet, wenn die Güter innerhalb derselben dem Empfänger zugeführt worden sind. Der Wunsch, den § 17 der Bedingnisse dahin zu ändern, daß die Lieferfrist gewahrt ist, wenn die Güter innerhalb derselben auf der Schleppbahnübergabsstelle übergeben wurden, ist also gewiß berechtigt und leicht erfüllbar.

Die preußischen „Bedingungen" enthalten besondere Vorschriften über die Lieferfrist nicht.

Das Kapitel der Frachtberechnung und der Zuschubgebühren ist begreiflicherweise ein seit jeher heiß umstrittenes. Hinsichtlich der letzteren (zu § 12, Ziffer 2 der Bedingnisse) hat das Eisenbahnministerium schon vor Jahren selbst angeordnet, daß sie nur nach den Selbstkosten zu bemessen sind. Begründet ist dies schon darin, daß jede private Schleppbahn die Bahnhofanlagen entlastet, daher der Eisenbahn die Kosten gar mancher Bahnhofanlagen erspart. Es hieße nun zwecklose Vogelstraußpolitik treiben, wenn nicht darauf hingewiesen werden würde, daß, was bisher vielleicht nicht genügend beachtet wurde, schon in diesem, von den Schleppbahnbesitzern selbst lebhaft gewünschten Zugeständnis der Keim zu einer von Zeit zu Zeit erfolgenden Erhöhung der Zuschubgebühren gelegen ist. Mit der Steigerung der Materialpreise und Löhne steigen nämlich naturgemäß auch die Selbstkosten des Zuschubes. Soferne also eine Gebührenerhöhung sich nur auf diese Momente gründet und sich in den dadurch gegebenen Grenzen hält, dürfte dagegen kaum ein Einwand erhoben werden können.

Der Kernpunkt der erhobenen Beschwerden richtet sich auch tatsächlich mehr gegen die unleugbar vorhandene ungleiche Behandlung der einzelnen Schleppbahnen. Die Aufstellung des Grundsatzes, daß die Zuschubgebühren nach den Selbstkosten berechnet werden sollen, genügt eben schon deshalb nicht, weil die Auslegung des Begriffes „Selbstkosten" eine sehr verschiedene ist. Die Selbstkosten müßten vielmehr in ihren Einheitsbeträgen für das ganze Eisenbahnnetz einheitlich ziffermäßig festgesetzt werden. Das ist möglich, weil ja einerseits auch die Bemessung der Frachtsätze trotz der Verschiedenheit der einzelnen Streckenverhältnisse nach gleichen Grundlagen geschieht, andererseits die einzelnen Leistungen der Zuschubarbeit nach ihren wesentlichen Richtungen (kilometrische Länge der Zuschubstrecke usw.) leicht zu erfassen sind. Durch die Herausgabe solcher Einzelvorschriften würde sich das Eisenbahnministerium ein großes Verdienst erwerben. Ein Beispiel für die Möglichkeit einheitlicher ziffermäßiger Regelung der Sache bietet § 19 der „Allgemeinen Bedingungen" der preußischen Staatsbahnen, die

Digitized by Google

die Möglichkeit einer ungleichen Behandlung von vorneherein ausschließen. Es könnte ja im Vertrage beigefügt werden, daß die ziffermäßigen Ansätze einer Änderung unterliegen können, falls dies die allgemeinen Lohn- und Preisverhältnisse erfordern. Die Erfüllung anderer der bisher geltend gemachten, nicht ungerechtfertigten Wünsche, wie: für eine Stückgutladung nicht mehr zu erheben als für eine Wagenladung, ist wohl leicht möglich. Im Falle eine Schleppbahn auf offener Strecke einmündet, sollte als Auf- oder Abgabsstation für die Frachtberechnung immer die in der Verkehrsrichtung nächstgelegene gewählt werden. Wenn es die Eisenbahn aus Abfertigungsgründen vorziehen sollte, den Zuschub von einer anderen Station aus vorzunehmen, sollte dies immer als eine innere Angelegenheit der Eisenbahn betrachtet werden, die die erwähnte Fracht- und Gebührenberechnung nicht berührt.

Der wiederholt zum Ausdrucke gekommene Wunsch, den Punkt 4 des Anhanges dahin zu ergänzen, daß Wagenstandgelder nicht berechnet werden, wenn die Verzögerung durch höhere Gewalt (Feuer u. dgl.) entstanden ist, dürfte sich wohl schon aus Gründen des inneren Eisenbahndienstes nur auf dem Wege der Rückvergütung erfüllen lassen. In dieser Richtung dürfte ja tunlichstes Entgegenkommen zu erwarten sein.

In eine recht schwierige Lage gerät der Schleppbahnbesitzer, wenn seine Bahnanlagen — unter Weiterbestand des eigentlichen Unternehmens — in das Gebiet einer Stationserweiterung oder in die Linie einer neu zu erbauenden öffentlichen Bahnverbindung fällt. Während jeder andere Unternehmer in solchen Fällen volle Entschädigung nach den Bestimmungen des Enteignungsrechtes erhält, soll nach § 7, Ziffer 5 der Bedingnisse für den von der Bahn in Anspruch genommenen Teil der Schleppbahnanlagen nur der Ersatz der beim Bau der Schleppbahn gehabten Auslagen geleitet werden. Dabei wird dem Schleppbahnbesitzer nicht einmal die Versicherung gegeben, daß tunlichst für die Herstellung einer neuen Verbindung, deren Mangel ja unter Umständen den Bestand des ganzen Unternehmens bedrohen kann, gesorgt werden soll. Anlaß zu dieser harten, schwer zu begründenden Bestimmung, die sich in vielen früheren Privatbahnverträgen überhaupt nicht vorfindet, dürfte der Umstand gegeben haben, daß die bisher gehandhabte Auslegung der Bestimmungen des § 365 des a. b. G. B. nicht nur den Ersatz des wirklichen Schadens, sondern auch den des entgangenen Gewinnes sichert. Letzterer ist aber im vorliegenden Falle ein recht dehnbarer Begriff, und es ist an sich verständlich, wenn die Bahnverwaltungen sich vor übermäßigen Ansprüchen sichern wollen. Dem steht aber die wichtige Tatsache gegenüber, daß hiebei der Staat gerade jene Bürger von der Wohltat des § 365 ausschließt, die seine Bahnen nicht nur besonders ausgiebig mit Frachten versehen — denn Anschlußgeleise werden naturgemäß nur von Bahnbenutzern gebaut, die regelmäßig zahlreiche Sendungen abzufertigen haben — sondern ihm durch die oft sehr erhebliche Entlastung der Stationsanlagen die Aufwendung gewaltiger Geldsummen ersparen, die mangels der Schleppbahnen in Gestalt von Bahnhoferweiterungen aufgewendet werden müßten. Dies stellt sich aber ganz gewiß als eine ebenso ungleiche, als ungerechte Behandlung einzelner, für die Bahneinnahmen besonders wichtiger Bahnbenutzer dar, die sich nicht aufrechterhalten läßt.

Die „Allgemeinen Bedingungen" der preußischen Staatsbahnen erhalten eine solche Ausnahmebestimmung nicht.

Ein ebenso heiß umstrittener Punkt scheint die Frage der Haftung für Schäden zu sein, die während des Baues oder anläßlich der Güterbeförderung auf der Schleppbahn an den Bauanlagen, den Betriebsmitteln oder am Besitze von Anrainern entstehen. Die „Allgemeinen Bedingungen" der preußischen Staatsbahnen regeln nur den Vorgang bei Wagenbeschädigungen und verweisen im übrigen auf die gesetzlichen Bestimmungen. Nach § 20, Ziffer 1 der österreichischen Bedingnisse haftet der Schleppbahnbesitzer für Schäden nur insoweit, als er (seine Leute) an der Herstellung oder Benutzung der Schleppbahn beteiligt sind. Nach Ziffer 2 soll aber die Beweislast dafür, daß ihn ein Verschulden nicht trifft, unter allen Umständen den Schleppbahnbesitzer treffen. Diese Bestimmung läßt die Deutung zu, daß die Beweislast den Anschlußbesitzer auch dann trifft, wenn und soweit der Zuschub von der Eisenbahn selbst vorgenommen wird. Eine solche Deutung enthält aber insoferne eine schwer zu begründende Härte, als auf jenen Strecken, auf denen die Bahn den Betrieb führt, die Beweislast naturgemäß die Eisenbahn treffen sollte. Der Wunsch nach Änderung dieser Bestimmung ist wohl ein leicht erfüllbarer. Dabei könnte auch die fehlende, aber ersichtlich notwendige Ergänzung vorgenommen werden, daß durch die Verfügungen der Ziffer 2 das Rückgriffrecht des Schleppbahnbesitzers gegen etwaige Mitbenutzer nicht berührt wird.

Geklagt wurde auch darüber, daß die österreichischen Staatsbahnen die Haftpflicht der Schleppbahnbesitzer noch dadurch erweitern, daß sie die Unterzeichnung einer außerhalb des Vertrages stehenden Erklärung fordern, wonach jeder durch die Verladung (Entladung) entstehende Schaden den Schleppbahnbesitzer treffen soll. Da das Ver- und Ausladen der Güter nach Lage der Verhältnisse und auch nach § 15 der Bedingnisse durch den Schleppbahninhaber und auf seine Kosten zu erfolgen hat, ist auch die Übernahme der Haftung durch den letzteren nur eine logische Folge. In der Tat bestimmt auch § 59, Ziffer (8), II (1) des Betriebsreglements, daß für Schäden, „die durch das vom Absender bezw. Empfänger oder deren Leute bewirkte Ver- und Ausladen oder bei Gelegenheit desselben der Eisenbahn an den Fahrzeugen, Lademitteln oder in

Digitized by Google

anderer Hinsicht zugefügt werden", der Absender bezw. Empfänger haftet. Die erwähnte Klage kann daher nur auf Unkenntnis dieser Bestimmung beruhen. Eine besondere Erklärung ist aber vollständig entbehrlich.

Auch die Handhabung der Bestimmung des § 7, Ziffer 1 der Bedingnisse hat Anlaß zu Beschwerden gegeben. Ein Grund zur Verweigerung der hierin als notwendig bezeichneten Zustimmung der Eisenbahn zur Mitbenutzung der Schleppbahn durch Dritte könnte ja wohl nur dann vorhanden sein, wenn zwingende Betriebsrücksichten dagegen sprechen, da eine Ausdehnung der Schleppbahnbenutzung ja zu einer an sich angenehmen weiteren Entlastung der Bahnhofanlagen führt. Es scheint aber, daß die erwähnte Zustimmung auch aus anderen Gründen verweigert worden ist. Sollte der gewünschte Mitbenutzer der Bahn nicht vertrauenswürdig genug erschienen sein? Das kann doch wohl kaum zutreffen, da einerseits der Eisenbahn viele Mittel zur Verfügung stehen, Verstöße gegen die Bahnvorschriften schwer zu ahnden, andererseits aber doch angenommen werden muß, daß die Schleppbahnbesitzer sich wohl hüten werden, als Mitbenutzer Leute zuzulassen, die sie selbst in Mißkredit bringen könnten. Schließlich steht ja der Bahn jederzeit das Recht zu, nach vorliegendem Beweise der mangelnden Vertrauenswürdigkeit die Zustimmung nachträglich zurückzuziehen.

Nach den „Bedingungen" der preußischen Staatsbahnen (§ 7) ist der Anschlußinhaber sogar verpflichtet, die Mitbenutzung durch Dritte zu gestatten, soferne dadurch nicht der regelmäßige Betrieb der Anlage geschädigt wird.

(Schluß folgt.)

Der Ausbau des mitteleuropäischen Binnenschiffahrtsnetzes und seine Bedeutung in volks- und weltwirtschaftlicher Hinsicht.

Von Dr. Richard Hennig*).

In Österreich-Ungarn beschäftigt man sich zurzeit in sehr ernster und sachkundiger Weise mit der Ausgestaltung der friedlichen Beziehungen zwischen den beiden Kaiserreichen nach Beendigung des großen Krieges. Auch in Deutschland weiß man die Bedeutung der damit verbundenen großzügigen Aufgaben voll zu würdigen. Alle Stimmen verdienen ernsteste Aufmerksamkeit, die ein engeres wirtschafts- und verkehrspolitisches Verhältnis der Kaiserreiche für die Zukunft anzubahnen empfehlen; ja, selbst diejenigen Wünsche dürfen nicht als phantastisch beiseite geschoben werden, die von einem großen mitteleuropäischen Wirtschaftsgebiet der Zukunft träumen.

So groß die Schwierigkeiten sind, die sich der Verwirklichung solcher Pläne in den Weg stellen, so sind doch die Vorteile des glücklich erreichten Zieles so bedeutend und so handgreiflich, daß keine Mühe und kein Opfer gescheut werden darf, um den Weg tunlichst zu ebnen. Eines der wirksamsten und willkommensten Mittel, das wirtschaftliche Einheitsgebiet gewissermaßen ganz von selbst in die Erscheinung treten zu lassen, wäre die Schaffung eines zusammenhängenden Binnenschiffahrtsnetzes, das den wesentlichsten Gebieten Mitteleuropas eine gute, bequeme und billige Möglichkeit für den Verkehr untereinander gewährt.

Der Ausbau des Wasserstraßennetzes in Mitteleuropa läßt ja zurzeit noch vielerlei zu wünschen übrig. Die Schaffung neuer ,zweckmäßig angelegter Kanäle wird eine der wichtigsten Aufgaben jeder Bestrebung sein, die ein engeres wirtschaftliches Band von der Zukunft für die Länder Mitteleuropas erhofft. Dabei soll es zunächst nicht unsere Aufgabe sein, die Frage zu erörtern, woher nach den ungeheuren Anstrengungen des Weltkriegs die finanziellen Mittel zur Durchführung einer so weitschauenden Verkehrs- und Wirtschaftspolitik genommen werden sollen. So wenig die Schwierigkeiten der Finanzierung verkannt werden können, so ist doch wohl die Überzeugung am Platze, daß die Mittel in der einen oder anderen Form zur Verfügung gestellt werden, sobald nur erst die Erkenntnis von der wirtschaftlich hohen Zweckmäßigkeit der Anlagen festen Fuß in den Kreisen der zum Urteil Berufenen gefaßt hat. Nicht diese Fragen zu erörtern soll unsere Aufgabe sein; sondern es sollen lediglich die wesentlichsten Linien des kommenden mitteleuropäischen Wirtschafts-Binnenschiffahrtsnetzes dargelegt und seine Vorzüge kurz angedeutet werden.

Das mitteleuropäische Wasserstraßennetz zerfällt zurzeit noch in drei von einander abgesonderte, größere Teile — ganz abgesehen von einigen kleineren Gebieten, die in sich abgeschlossen sind, wie die ostpreußischen, die schweizerischen Wasserstraßen und andere. Jene drei Hauptgebiete sind die folgenden:

1. das südliche Wasserstraßennetz, bestehend aus dem gesamten Donaugebiet, das bemerkenswerterweise bisher noch mit keinem seiner Nachbarströme durch einen einigermaßen vollwertigen Kanal verbunden ist;

2. das nordwestliche Wasserstraßennetz, bestehend aus dem Rhein-, Ems- und Weser-Gebiet, das auffälligerweise auch erst während des Krieges durch Fertigstellung des Rhein-Hannover-Kanals zu einer zusammenhängenden Einheit verschmolzen;

3. das nördliche Wasserstraßennetz, bestehend aus dem Elbgebiet und dem ganzen linkselbischen Deutschland, zuzüglich Böhmens.

Diese drei Binnenschiffahrtsgebiete sind, so weit Schiffahrtsmöglichkeiten in Betracht kommen, sozusagen „wasserdicht" gegeneinander abgeschlossen. Sieht man von den ganz unbedeutenden, nur von winzigen Flössen befahrbaren Verbindungen ab, die in Gestalt des Hamme-Oste-Kanals zwischen Elbe und Weser und im Schwarzenberger Schwemmkanal zwischen Moldau und Donau bestehen, so bleibt als einzige verbindende Wasserstraße der längst veraltete, kaum noch benutzte bayerische „Ludwigs-Kanal" zu nennen, der einen Übergang von der Donau zum Main auf der Linie Kelheim—Nürnberg—Bamberg gewährt, der aber selbst bescheidensten Ansprüchen des 20. Jahrhunderts nicht entfernt genügt, da die größten, auf ihm verkehrenden Fahrzeuge nur 127 *t* fassen. Der Ludwigs-Kanal hatte im Jahre 1910 nur einen Gesamtverkehr von 27.000 *t*, so daß er praktisch als nicht vorhanden angesehen werden darf.

Um das mitteleuropäische Wasserstraßennetz der Zukunft zu schaffen, das Deutschland und Österreich-Ungarn und mit ihnen vielleicht noch manchen kleineren Staat zu einer wirtschaftspolitischen Einheit zusammenzuschmelzen vermag, werden folgende Aufgaben von der deutschen und österreichisch-ungarischen Wasserstraßenpolitik als die vornehmsten Ziele zu betrachten sein.

*) Aus dem „Größeren Deutschland", Wochenschrift für Deutsche Welt- und Kolonial-Politik, mit Bewilligung des Verlegers vollinhaltlich abgedruckt, da der Aufsatz in trefflicher Weise auf die großen Aufgaben hinweist, die dem Verkehrswesen nach dem Friedenschlusse werden gestellt sein. (Anm. d. Schriftltg.)

Digitized by Google

A. Deutschlands Zukunftsaufgaben.

Deutschland bezw. die einzelnen deutschen Bundesstaaten, in erster Linie Preußen und Bayern, werden die nachstehenden, zum Teil schon seit Jahrzehnten erörterten und umstrittenen Kanalanlagen in erster Linie in Aussicht zu nehmen haben:

1. Die Fertigstellung des Mittellandkanals. Sie wird unbedingt die erste wirtschaftspolitische Pflicht der Zukunft sein, zumal da sie mit verhältnismäßig geringen Kosten und in technisch einfacher Weise in Gestalt eines kurzen Kanals Hannover—Elbe erfüllt werden kann. Die Gesichtspunkte, die dereinst in den hitzigen Kanalkämpfen der Jahre 1899 bis 1904 den Mittellandkanal als Ganzes zu Fall brachten, sind heute zum Teil als irrig erkannt, zum Teil durch den gewaltigen Krieg als kleinlich zum Schweigen gebracht worden. Das durch das preußische Kanalgesetz vom 1. April 1905 bewilligte Teilstück des Kanals ist während des Krieges vollendet worden: am 1. Dezember 1914 wurde der westlichste Teil, Rhein—Herne-Kanal, am 16. Februar 1915 der Ems—Weser-Kanal zwischen Bevergern und Minden, im April 1915 der Weser—Hannover-Kanal (Minden—Hannover) probeweise dem Verkehr übergeben, und gleichzeitig wurde auch im Osten der für 400 *t*-Fahrzeuge benutzbare, erweiterte Bromberger Kanal, der die Oder ans ostdeutsche Wasserstraßennetz anschließt, dem Betrieb freigegeben. Der noch nicht bewilligte kleine Hannover—Elbe-Kanal würde die Fertigstellung des Mittellandkanals darstellen, würde gleichzeitig einen fortlaufenden Binnenwasserweg von Basel bis Hamburg, Stettin und Breslau sowie von Rodderdam bis Prag und Memel schaffen! Das nordwestliche und nordöstliche Wasserstraßennetz Mitteleuropas würden durch jenen kleinen Hannover—Elbe-Kanal zu einem zusammenwachsen!

2. Der Neubau des bayerischen Ludwigs-Kanals. Er ist eine ausschließlich bayerische (wie der Mittellandkanal eine ausschließlich preußische) Angelegenheit. Voraussetzung ist die Vollendung der im Gange befindlichen Mainkanalisierung von der Mündung bis zur bayerischen Grenze und eine moderne Donauregulierung bis Kelheim oder besser noch bis Ulm. Ob der neue bayerische Main—Donau-Kanal genau im Zuge des alten oder in einer anderen besseren Führung gebaut wird, ist zunächst von untergeordneter Bedeutung. In jedem Fall würde durch die Herstellung der Wasserstraße, die ja im gegenwärtigen Bayernkönig ihren eifrigsten Vorkämpfer findet, eine vollwertige Verbindung zwischen dem nordwestlichen und dem südlichen Wasserstraßennetz Mitteleuropas und damit eine für das innere Wirtschaftsleben Mitteleuropas hochwichtige Schiffahrtsstraße von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer geschaffen werden.

3. Die Rhein-Großschiffahrtsstraße bis zum Bodensee und der Ulm—Bodensee-Kanal. Die Vortreibung der Rhein-Großschiffahrt stromaufwärts hat in den letzten Jahrzehnten erhebliche Fortschritte gemacht. Seit der Eröffnung der Angst—Wyhlener-Schleuse am 14. September 1912 erstreckte sie sich schon bis Rheinfelden. Die seit geraumer Zeit eifrig im Gange befindlichen Vorbereitungen, die Rheinschiffahrt bis zum Bodensee auszudehnen, wobei die Laufenburger Stromschnellen und der Rheinfall bei Neuhausen durch Kanalisierung umgangen werden müßten, rechtfertigen die Erwartung, daß in einer verhältnismäßig nahen Zukunft die größeren Rheindampfer bis zum Bodensee werden verkehren können. Noch ungleich großartiger aber würde die Wirkung einer Fortführung der Rhein-Großschiffahrt bis zum Bodensee sein, wenn dieser Verkehrsweg ergänzt würde durch einen über württembergisches Gebiet verlaufenden Kanal von der Donau zum Bodensee, etwa von Ulm nach Friedrichshafen. Mit diesem Gedanken ist auch seit langer Zeit geliebäugelt worden: auch er erfreut sich der besonderen Gunst des Bayernkönigs, und wenn er bisher noch weniger als andere Pläne die Öffentlichkeit beschäftigt hat, so liegt dies einfach daran, daß er naturgemäß nicht eher unmittelbare Bedeutung erlangen kann, als bis die Rheinschiffahrt zum Bodensee und die Donauschiffahrt bis Ulm reicht. Ist dies in einigen Jahren der Fall, so wird die Förderung des Ulm—Bodensee-Kanalprojekts gewissermaßen die automatische Folge davon sein. Die Bedeutung eines Kanals, der die beiden mitteleuropäischen Hauptströme, Rhein und Donau, in unmittelbare Verbindung miteinander bringt, so daß die in fast diametral entgegengesetzter Richtung die Mitte Europas entwässernden Ströme gewissermaßen einander bis zum Gegenufer der Weltmeere verlängern würden, kann kaum hoch genug eingeschätzt werden. Holland, Preußen, Baden, Hessen, das Elsaß, Württemberg, Bayern, die Schweiz, Österreich, Ungarn, Serbien, Bulgarien, Rumänien und Rußland würden Anlieger der großen mitteleuropäischen Querwasserstraße sein, an die, nach Ausbau der benachbarten Wasserwege, zumal in der Schweiz, auch Oberitalien, Süd- und Ostfrankreich auf indirektem Wege angeschlossen werden könnten.

Diesen drei bedeutendsten Zukunftsaufgaben deutscher Wasserstraßenpolitik würden sich als weitere Kanalbauten von volks- und weltwirtschaftlicher Bedeutung noch in erster Linie für Deutschland und seine Bundesstaaten in Betracht kommen.

4. Der Rhein—Schelde-Kanal als Verlängerung des Mittellandkanals im Westen und 5. der Ostkanal zwischen der Weichsel und den Masurischen Seen als ebensolche Verlängerung im Osten sowie 6. die Moselkanalisierung und der modernisierte Neubau des Rhein—Marne-Kanals und des Rhein—Rhone-Kanals im Südwesten, um dadurch auch den Übergang auf die französischen Wasserstraßen zu verbessern.

B. Österreichs Zukunftsaufgaben.

Während der südöstliche Teil Süddeutschland durch die Donau schiffahrtspolitisch zu Österreich gehört, muß man Böhmen als zu Mitteldeutschland gehörig betrachten, da es durch die Moldau zum Hinterland Hamburgs gemacht wird. Die Tatsache, daß zwischen dem Elbe- und dem Donaugebiet nirgends ein schiffbarer Übergang besteht, ist verkehrsgeographisch eine ebenso große Merkwürdigkeit, wie die undurchbrochene Schiffahrtswasserscheide zwischen Elbe und Weser in Deutschland. Angestrebt wurde ein Donau—Moldau- wie auch ein Donau—Oder-Kanal schon um die Mitte des 17. Jahrhunderts, erörtert der erste schon im 14. Jahrhundert. Das österreichische Wasserstraßengesetz vom 11. Juni 1901, das den Aufschwung zu einer großzügigen Binnenwasserstraßenpolitik Österreichs darzustellen schien, dessen Verwirklichung aber bis heute erst im bescheidensten Rahmen begonnen wurde, sah eine Reihe von Wasserstraßenarbeiten vor, auf die nach dem Kriege schlechterdings nicht mehr lange verzichtet werden kann, wenn mit dem engeren wirtschaftspolitischen Zusammenschluß der beiden zentralen Kaiserreiche Ernst gemacht werden soll.

Diese neuzuschaffenden Binnenwasserstraßen, die nicht auf einmal, sondern nach und nach ins Leben gerufen werden könnten, da jede für sich hohen Wert hat, wären die folgenden:

1. Der Donau—Moldau-Kanal. Der Bau dieses hochwichtigen Kanals würde technisch recht schwierig sein, da die Wasserstraße in die ungewöhnlich hohe Meereshöhe von 529 *m* hinaufgeführt werden müßte und demgemäß unverhältnismäßig teuer werden würde (K 935.000 für den Kilometer, bei einer Gesamtlänge von 390 *km*). Die wirtschaftliche und politische Annäherung zwischen den beiden Kaiserreichen, die der Krieg notwendig anbahnen muß, wird aber dem Donau—Moldau-Kanal die erste Rolle unter den kommenden österreichischen Kanalprojekten einräumen. Die schon 1901 geforderte Moldau-Kanalisierung von Budweis bis Prag und die Elbe-Kanalisierung

Digitized by Google

von Pardubitz bis Melnik wäre als notwendige Ergänzung zu betrachten.

2. Der Donau—Oder-Kanal. Dies Projekt ist von Sax*) als die „Seeschlange" unter den österreichischen Kanalplänen bezeichnet worden. Das 1901er Programm sah einen 288 *km* langen Kanal zwischen Wien und Oderberg vor, dessen Scheitelpunkt bei Hustopec 275 *m* über dem Meer und 115 *m* über dem Donauspiegel bei Wien liegen sollte. Er sollte über Oderberg und Pruchna durch einen 138 *km* langen Oderberg—Weichsel-Kanal eine Verlängerung nach Krakau und von dort eine nochmalige, 388 *km* lange Fortsetzung über Jaroslau und Rudki bis Zalesie am Dnjestr erhalten. Mit dem Bau des Krakauer Hafens wurde am 27. Dezember 1911 begonnen, ebenso mit dem Bau des Weichsel—Dnjestr-Kanals und der Regulierung der oberen Weichsel. Sonst ist von dem Projekt noch nichts vorhanden.

Donau—Elbe- und Donau—Oder-Kanal werden für jedes der beiden Kaiserreiche von ungefähr gleich hoher Wichtigkeit sein. Über die Einzelheiten der Bauausführung wird sich dabei noch reden lassen, und vor allem scheint der auf Hobohm und Sax zurückgehende Vorschlag höchst beachtenswert, beide Kanäle gewissermaßen miteinander zu verschmelzen, um ein Minimum an Gesamtlänge zu erzielen. Zu diesem Zwecke müßten von einem bei Prerau liegenden Mittelpunkt drei Kanäle ausstrahlen: *a)* nach Wien zur Donau, *b)* nach Pardubitz zur Elbe, *c)* nach Oderberg zur Oder.

(Schluß folgt.)

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Aus dem Personalstande der Direktion der n.-ö. Landesbahnen wurden, soweit bisher bekannt, für militärische Verdienste ausgezeichnet: Durch Verleihung des Militärverdienstkreuzes III. Klasse mit der Kriegsdekoration: Karl Foitl, Adjunkt, Vorstand der Streckenleitung in Mistelbach; Ludwig Klement, Assistent, Stationsvorstand in Stammersdorf; Hugo Noll, Maschinenoberkommissär, Betriebskontrollor in Wien, Direktion. Durch Bekanntgabe der Allerhöchsten belobenden Anerkennung (Signum laudis): Josef Grell, Adjunkt, Stationsvorstand in Korneuburg; Dr. Johann Obermayer, Adjunkt in Wien, Direktion, Abteilung VI; Dr. Heinrich Schuhmann, Bahnkommissär in Wien, Direktion, Abteilung I; Karl Seifert-Nigg, Oberrevident, Vorstand der Streckenleitung in Hoheau. Durch Verleihung der goldenen Tapferkeitsmedaille: Anton Heiß, Aushilfsstationsaufseher in Mariazell (außerdem durch die silberne Tapferkeitsmedaille I. Klasse und silberne preußische Kriegsverdienstmedaille). Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille I. Klasse: Karl Angerler, Schlosser in Retz; Johann Dinter, Stationsarbeiter in Kirchberg a. d. P. Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille II. Klasse: Heinrich Angerer, Stationsarbeiter in Gr.-Schwechat; Rupert Aschenbrenner, Stationsarbeiter in Retz; Franz Enikl, Schlosser in St. Pölten; Karl Glaßner, Stationsarbeiter in Gr.-Schwechat; Franz Gramm, Stationsarbeiter in Gr.-Schwechat; Karl Lachner, Aushilfsstationsaufseher in Mitterbach (außerdem durch das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille); Franz Pollach, Bahnrichter in Retz; Ambros Wohlmuth, Stationsarbeiter in Mistelbach. Durch Verleihung des silbernen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: Eduard Bednařik, Stationsmeister in Gmünd; Karl Duringer, Aushilfsbahnmeister in Mariazell; Josef Machan, Bahnmeister in Gr.-Schwechat; Adolf Pecher, Stationsmeister in Gr.-Schwechat; Franz Pecksteiner, Werkmann in Mistelbach; Josef Witschl, Signalmeister in Mistelbach. Durch Verleihung der bronzenen Tapferkeitsmedaille: Johann Trinko, Stationsarbeiter in Gmünd.

Aus dem Personalstande der k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurden ausgezeichnet: in huldvollster Anerkennung tapferen Verhaltens vor dem Feinde Schiffskapitän Armin Schuhfried durch Verleihung des goldenen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille und in Anerkennung seiner vorzüglichen Dienste vor dem Feinde Schiffskapitän Norbert Foerg durch Verleihung des goldenen Verdienstkreuzes am Bande der Tapferkeitsmedaille. Offizial Josef Weiss in seiner Eigenschaft als k. u. k. Verpflegs-Akzessist, Vorstand der k. u. k. Kavallerie-Divisions-Bäckerei Nr. 9 durch Verleihung des goldenen Verdienstkreuzes am Bande der Tapferkeitsmedaille.

Ferner wurden ausgezeichnet: für tapferes Verhalten vor dem Feinde mit der silbernen Tapferkeitsmedaille I. Kl. I. Dampfbootsteuermann Ernst Baranyai, I. Dampfbootsteuermann Mijo Mahnik, I. Dampfbootsteuermann Franz Iskum; mit der silbernen Tapferkeitsmedaille II. Kl. I. Dampfbootsteuermann Josef Bukovits, I. Dampfbootsteuermann Anton Franz Ivanko, I. Dampfbootsteuermann Adam Bogner, I. Dampfbootsteuermann Anton Körmöczi, Schleppsteuermann Emmerich Molnár; mit der bronzenen Tapferkeitsmedaille Schleppsteuermann Alexander Brusz und Obermatrose III. Kl. Stephan Németh.

Seine k. u. k. Hoheit der durchlauchtigste Herr General der Kavallerie Erzherzog Franz Salvator hat als Protektorstellvertreter des Roten Kreuzes in der österr.-ungar. Monarchie in dem Höchstihm von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät allergnädigst übertragenen Wirkungskreise dem Oberheizer Peter Fröhlich in Anerkennung besonderer Verdienste um die militärische Sanitätspflege die bronzene Ehrenmedaille mit der Kriegsdekoration zu verleihen geruht.

Den Schiffskapitänen Karl Lauffer und Johann Eilingsfeld wurden für vorzügliche Dienstleistung vor dem Feinde vom k. u. k. Armee-Oberkommando die belobende Anerkennung ausgesprochen.

Offizial Ernst Muschka wurde in seiner Eigenschaft als k. u. k. Oberleutnant i. d. Res. für seine vom besten Erfolge begleitete Dienstleistung als Kompagnie-Kommandant die belobende Anerkennung des k. u. k. Militärkommandos Krakau ausgesprochen.

Hebung der Leistungsfähigkeit des Donauweges. In Nürnberg fand vor kurzem eine Versammlung des Hansabundes statt, die sich für ein Wirtschaftsbündnis der Zentralmächte, insbesondere für ein gemeinsames Auftreten gegenüber dritten Staaten in handelspolitischen Fragen, tunlichste Anpassung in verkehrspolitischen und finanzwirtschaftlichen Angelegenheiten und in der beiderseitigen wirtschaftlichen Gesetzgebung aussprach und an die Regierungen der verbündeten Staaten das Ersuchen richtete, ehestens Verhandlungen über

*) In der von uns seinerzeit angezeigten Flugschrift: „Nicht galizische, nicht innerösterreichische: — mitteleuropäische Kanäle", Wien, Manz 1914. (Die Schriftltg.)

Digitized by Google

ein solches Wirtschaftsbündnis aufzunehmen und hiebei Vertreter der wirtschaftlichen Berufskreise zu hören. Weiter erklärte die Versammlung die Herstellung einer leistungsfähigen Rhein-Main-Donau-Wasserstraße als höchst bedeutungsvoll für die Förderung einer Gemeinsamkeit der mitteleuropäischen Wirtschafts- und Verkehrspolitik und bezeichnete schließlich als dringende Notwendigkeit, durch Vereinbarungen der verbündeten und sonst beteiligten Donaumächte die Leistungsfähigkeit der Donau von Ulm bis zur Mündung als Schiffahrtsstraße zu erhöhen und eine Übereinstimmung über die völlige Beseitigung alles anderen fremdstaatlichen Einflusses auf die Donaupolitik herbeizuführen.

Betriebszahl. Auf Ersuchen des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, der „Wert darauf legt, mit dem Deutschen Sprachverein Hand in Hand zu gehen", hat sich eine Anzahl sach- und sprachkundiger Mitglieder mit der Frage der Verdeutschung befaßt und dem Minister verschiedene Vorschläge unterbreitet. Das Ergebnis ist in dem nachstehenden, an den Vorsitzenden des Vereins gerichteten Schreiben vom 22 November 1915 enthalten:

„Dem Allgemeinen Deutschen Sprachverein sage ich für seine Bemühungen um Verdeutschung des Wortes „Betriebskoeffizient" besten Dank. Nach den Ausführungen in dem gefälligen Schreiben vom 14. v. M. habe ich meine Bedenken gegen das schon mehrfach gebrauchte Ersatzwort Betriebszahl fallen lassen und die mir unterstellten Behörden angewiesen, dieses Ersatzwort fortan allgemein für Betriebskoeffizient zu gebrauchen.

v. Breitenbach."

Die „Österr. E.-Ztg." gebraucht bereits seit längerer Zeit den Ausdruck „Betriebszahl". Unser Eisenbahnminister Exzellenz Dr. Freiherr v. Forster hat schon im Jahre 1913 angeordnet, daß alle neuen Dienstvorschriften und an die Öffentlichkeit gerichteten Kundmachungen und Verordnungen dem hiesigen Verein zur Pflege der deutschen Sprache zur Durchsicht vorgelegt werden, um tunlichst sprachreine und sprachrichtige Ausdrucksweise zu erzielen.

Anmerkung der Schriftleitung.

BUCHANZEIGEN.

Handbuch des Telephon- und Telegraphendienstes. Zusammengestellt von Franz X. Mayer, Stationsvorstand. Gösing 1914. Im Selbstverlag des Verfassers. Druck der Preßvereinsdruckerei in St. Pölten. Preis K 2·50.

Das recht übersichtliche Handbuch faßt in 200 Fragen und Antworten das ganze Wissen zusammen, das dem Telegraphen- und Verkehrsbeamten der Bahnen für die Ausübung des Telegraphendienstes unentbehrlich ist. Druck und Abbildungen sind einwandfrei. Die Einteilung des Stoffes in Grundbegriffe des Magnetismus und der Elektrizität, Telegraphie, Telephon, Telegraphentarif, elektrische Blocksignale ist gut gewählt und zweckmäßig. Die „Grundbegriffe" könnten an manchen Stellen gekürzt werden. An anderen Stellen wäre die schärfere Umschreibung der Begriffe (zum Beispiel Antwort 4, 17, 38, 42, 71, 75) und die Richtigstellung veralteter Anschauungen (25, 39, 41, 68, 69, 102) wünschenswert. Etwas ausführlicher könnten die Leitungen (92) und die Behandlung der Geräte (152) gehalten sein. In Antwort 113 ist der Zweck des Relais, in Antwort 148 die Eingrenzung der Ableitung unrichtig angegeben. Im Abschnitte über elektrische Blocksignale wird eine bessere Anpassung an die Ausdrucksweise der Signalvorschriften und eine übersichtliche Gliederung des Stoffes vermißt. Dagegen sind andere Abschnitte, wie jene über die Lichtwirkung, den Elektromagnetismus, die Induktion, die konstanten Elemente, das Telephon, den öffentlichen Telegraphenverkehr usw. sehr gut zusammengestellt. Abgesehen von den unbedeutenden Mängeln, die bei der bevorstehenden zweiten Auflage leicht zu beseitigen sind, ist das Handbuch als einfacher und guter Lehrbehelf bestens zu empfehlen.

Lorenz.

„Neueste Erfindungen und Erfahrungen" auf dem Gebiete der praktischen Technik, Elektrotechnik, der Gewerbe, Industrie, Chemie, der Land- und Hauswirtschaft wus. 43. Jahrgang, 1916, Heft 2. Wien, A. Hartlebens Verlag. Bezugspreis ganzjährig, für 13 Hefte K 10; einzelne Hefte 80 h.

Aus dem Inhalt des vorliegenden Heftes führen wir an: Dynamos mit beiderseitig gegenseitiger Drehung der positiven und negativen Teile. — Herstellung flüssiger schwarzer Tusche. — Windstrom als Arbeitskraft. — Schornsteinbau in Eisenbeton. — Schmierölersatzmittel. — Krankheiten des Aluminiums. — Autogenes und elektrisches Schneiden der Metalle. — Trennen mißlungener Hartlötungen. — Papierprüfung auf Holzschliff. — Untersuchung der elektrischen Isoliermaterien bei hohen Temperaturen. — Depolarisator für galvanische Trockenelemente.

KLUBNACHRICHTEN.

Unsere Damen-Teeabende.

Am 10. Februar hatte durch Vermittlung der Frau Architekt Kowats der Gesangverein Österr. Eisenbahnbeamten das Abendprogramm bestritten. Vorerst sang ein Doppelquartett desselben reizende Chöre; namentlich der Walzer „An der schönen blauen Donau" von so trefflichen Stimmen gesungen und vom Chormeister Führich begleitet, wirkte zündend. Hofburgschauspieler Herr Skoda entzückte die Anwesenden mit einigen, mit Schwung und Feuer vorgetragenen Gedichten und der bewährte Solist des Gesangvereines Herr Franz Riedl vermehrte die Schar seiner Bewunderer um jene, die ihn hier zum ersten Male hörten. Die Überraschung des Abends war jedoch Frau Hofburgschauspielerin Gusti Wittels, welche reizende, fröhliche Lieder zum Besten gab, die stürmisch bejubelt wurden. Es war ein lustiger, ein schöner Abend, welcher unserer Kriegsfürsorge wieder viel einbrachte.

Hatte man sich am 10. Februar recht nach Herzenslust unterhalten, so schwelgte man am 17. Februar, welchen Herr Staatsbahnrat Schanzer arrangierte, in hohem Kunstgenuß. Den Abend leitete der damalige Leiter Staatsbahnrat Schanzer mit der Vorlesung eigener Dichtungen ein. Dann kamen schon die Sensationen: Professor Franz Ondriczek spielte, am Klavier begleitet von Frau Irma Hasterlik, alle Sätze der Kreuzersonate und mußte sich noch zu mehreren Zugaben bewegen lassen; die reizende Hofburgschauspielerin Fräulein Blanka Glossy trug mehrere Gedichte vor; Fräulein Käthe Krischker sang Lieder zur Laute. Die Superlative unserer Sprache genügen nicht, um der Bewunderung für das Gehörte Ausdruck zu geben; um den Kunstgenuß, der uns geboten wurde, richtig zu würdigen, muß und braucht man nur wieder die Namen der Künstler zu nennen. Zu besonderem Danke sind wir verpflichtet, daß eine Kunstgröße, wie Professor Ondriczek, unsere Zwecke erkennend, vor besetzten Tischen spielte und daß seine feinfühlige Begleiterin mit unserem ausgeliehenen Klavier sich begnügte und so der Kriegsfürsorge die namhaften Zustreifkosten für ein erstrangiges Instrument ersparte.

Eine sehr reichhaltige Vortragsordnung brachte uns der von Frau Kupka geleitete Abend am 24. Februar. Es traten auf: Herr Franz Brunner mit vaterländischen und heiteren Vorträgen; die Fräulein Sophie Filimovska und Stella Passini, Opernsängerinnen, im Duett und einzeln; Frau Leopoldine Schinko, Wiener Lieder; Fräulein Sophie Fluhr und Fräulein Liese Vollmann, erste Schülerin Meister Grünfelds, am Klavier; die Soubrette des Johann Strauß-Theaters Fräulein Irene Fiedler; die Konzertsängerin Fräulein Aglaja v. Kerschel, Fräulein Irma Winter, Kriegsgedichte, und Herr Dr. Rosenfeld, Violinkonzert. Diese Fülle des Gebotenen genügte kaum den Ansprüchen unserer Gäste, die immer noch Zugaben verlangten, und schon dies spricht für die glänzenden Leistungen all dieser Künstler; ebenso wurde allgemein die zarte und künstlerisch vollendete Klavierbegleitung durch Frau Kupka gewürdigt. Eine Freude war es, zu sehen, wie alle Vortragenden wetteiferten, im Dienste der Kriegsfürsorge das Beste zu leisten, aber dankbarst belohnten auch die Anwesenden die Leistungen durch dröhnenden Beifall.

Digitized by Google

Bericht über die Klubversammlung am 15. Februar 1916.

Se. Exzellenz Präsident Dr. v. Wittek eröffnete die Klubversammlung mit nachstehenden geschäftlichen Mitteilungen:

„Seit unserer letzten Klubversammlung sind dem Klub beigetreten als ordentliche Mitglieder:

Herr Johann Julius Huss, Bahnoberkommissär der k. k. Nordbahndirektion.

Herr Arthur Mayer, Ministerialvizesekretär im k. k. Eisenbahnministerium; als außerordentliches Mitglied:

Frau Erna Siebenschein, Private in Wien.

Frau Ministerialrat Stefanie Hirt spendete für unsere Kriegsfürsorgeaktion 1000 Zigaretten.

Unsere nächste Klubversammlung findet Dienstag den 29. Februar l. J., ½7 Uhr abends, statt. Bei dieser wird Herr k. u. k. Oberleutnant Dr. Franz Bartha einen Vortrag über „Unser Kriegsgefangenenwesen" (vom volkswirtschaftlichen Standpunkte) halten und denselben mit Lichtbildern erläutern.

Für Dienstag den 7. März, ist im Rahmen unserer Klubversammlungen ein **Autorenabend** in Aussicht genommen, worüber in der nächsten Versammlung näheres verlautbart werden wird.

Heute haben wir das Vergnügen Herrn Universitätsprofessor Dr. Robert Stigler begrüßen zu können, der uns einen Vortrag „Über den Orient" halten wird, dem wir mit außerordentlichem Interesse entgegensehen".

Der als Physiologe bestbekannte akademische Lehrer leitete seine Ausführungen damit ein, daß er darauf hinwies, wie sehr die Mittelmächte bei dem jetzigen blutigen Ringen aufeinander angewiesen seien. Nach glücklicher Beendigung des großen Ringens werde sich dieser enge Anschluß nicht ändern, vielmehr werden der allgemeinen Ansicht nach die Mittelmächte auch weiter in wirtschaftlicher Beziehung aufs engste auf einander angewiesen bleiben. Der Balkanzug sei die „lange Hand", die wir dem tapferen Türken entgegenstrecken. In Deutschland bestehe schon jetzt eine gewaltige Literatur über die einschlägigen Orientfragen; daher sei es auch unsere Pflicht, die Frage zu untersuchen, was uns der Orient in Zukunft bieten werde und die wechselseitigen Vor- und Nachteile kennen zu lernen. Der Orient braucht unsere industriellen Erzeugnisse, wir benötigen seine großen, vielfach ungehobenen Bodenschätze (Getreide, Reis, Kaffee, Baumwolle, Petroleum, Erze usw.). Die wirtschaftliche Erschließung der Türkei werde große Geldopfer fordern und bedinge große Kreditorganisationen, Wuchergesetze usw. Vor allem fordert der Vortragende weitestgehende Staatshilfe, Beistellung uneigennütziger Arbeitskräfte (Beamte, Lehrer, Ingenieure, Ärzte, Kaufleute) mit gründlichen Sprachenkenntnissen. Der leicht zu verdreifachende Fremdenverkehr werde zahlreichen Unternehmern und Gewerbsleuten sowie tüchtigen Arbeitern Brot schaffen. Aber auch Frauen (Ärztinnen, Lehrerinnen, Kindergärtnerinnen usw.) werden in großer Menge benötigt werden und gute Stellungen finden. Hiebei wurde auch der persönlicher Stellung der Frau im Orient gedacht, die Professor Stigler als eine den Mann überragende feststellte. Die Beherrschung des Türkischen ist für alle, welche festen Fuß fassen wollen, ungemein notwendig — allerdings dürften nach unserer Ansicht nicht alle Menschen in der Lage sein, wie Professor Dr. Stigler, jede Sprache in wenig Wochen zu erlernen.

Auch über das Klima, die Bodenbeschaffenheit der einzelnen Teile des großen islamitischen Reiches, die Verkehrswege, die Anpassungsfähigkeit des Österreichers sprach der Vortragende eingehend, um sodann an der Hand zahlreicher Lichtbilder alle Provinzen des heutigen türkischen Reiches im Fluge zu durcheilen. Besonders anziehend waren die Mitteilungen Professor Stiglers über seine eigenen Forschungen in Zentralafrika (Ugandaneger, menschenfressende Eingeborene, Schlafkrankheit usw.).

Die mit außerordentlichem Beifall aufgenommenen Ausführungen, die vielfach durch selbstgewonnene Erfahrungen, Ansichten und Erlebnisse Dr. Stiglers gewürzt waren, beendete der Herr Vortragende mit dem Rufe: „Auf nach dem Osten."

Exzellenz Dr. Ritter v. Wittek dankte Professor Stigler in überaus herzlicher Weise und schloß sodann die ungemein zahlreich besuchte Klubversammlung.

Fahrbegünstigungen für Familienmitglieder von Militärpersonen. Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft gesteht den Familienangehörigen von Militärpersonen sowohl für die österreichischen als auch für die ungarischen Linien die Begünstigung zu, auf Grund der von den k. k. österr. Staatsbahnen ausgestellten fünfjährigen Lichtbildausweisen ab 1. März 1916 die ermäßigten Fahrkarten unmittelbar bei den Personenkassen zu lösen, soferne dem bezeichneten Ausweis ein eigener, alljährlich neu zur Auflage gelangender Anhang zuliegt.

Der Ausweis der k. k. Staatsbahnen ohne den Anhang sowie der Anhang allein oder in Verbindung mit anderen Papieren (Identitätskarten) berechtigt auf den Linien der Südbahn nicht zur Inanspruchnahme der Fahrbegünstigung.

Die Anhänge sind von den zur Ausstellung der Ausweise berechtigten Stellen schriftlich unter gleichzeitigem Erlag der hiefür zu entrichtenden Ausfertigungsgebühr von K 2 für das Stück bei der k. k. Staatsbahndirektion in Wien anzusprechen, mit welcher auch der darauf Bezug habende Schriftwechsel zu pflegen ist.

Um etwa auftretenden Zweifeln zu begegnen wird bekanntgegeben, daß Familienangehörige von derzeit aktivierten Gagisten in der Reserve, jener im Verhältnis außer Dienst und der Landsturmgagisten ein Anspruch auf die gegenständlichen Ausweise nicht zusteht.

Ferner wird erwähnt, daß Kinder von Militärpersonen, die bereits einem eigenen Erwerbe nachgehen und ein eigenes Arbeitseinkommen beziehen, auf diese Begünstigung ebenfalls keinen Anspruch haben.

In der Monarchie best eingeführtes **Teilzahlunghaus** der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche

liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5. K. k. hand.-ger.-prot. Uhrmacher. K. k. beeideter Sachverständiger.

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke. Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Schnelldreh-Revolverstahl №5/0

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

□ Eigene Wintersportanlagen. □

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 149

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 □ **Wien X/1** □ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom

□ Turin 1911: 2 Große Preise □

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftlangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Telephon für Sackbestellungen 12986. Telephon für Fuhrenbestellungen 21113.

D. BERL

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und erstklassige Dzieditzer Steinkohlenbriketts.

A. Fross-Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

□ Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, □ Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.

Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- u. Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.

◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub Österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 6. Wien, den 15. März 1916. XXXIX. Jahrgang.

INHALT: Anzeigen. — Bedingungen für den Bau privater Schleppbahnen. (Schluß.) — Ungarns Auslandsverkehre vom eisenbahntarifarischen Standpunkte. — Verschiedenes: Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten. Günstige Entwicklung der Einnahmen bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen. Besuch der Wiener Technischen Hochschule. Ergebnisse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft im Jahre 1914. — Buchanzeigen: Sven Hedins „Nach Osten". Österreichisches Kursbuch. Die Eisenbahnanschlüsse. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der „Österreichischen Eisenbahn-Zeitung", in ihren Arbeiten für die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" Fremdworte und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Klubanzeigen.

Jeden Donnerstag von halb 5 bis halb 8 Uhr nachmittags Zusammenkunft der Damen und Herren im Klubsaale für Zwecke der Kriegsfürsorge. Arbeitsstoff wird vom Klub beigestellt. Für die Verabreichung von Tee ist Vorsorge getroffen. Nach Tunlichkeit werden künstlerische oder der gegenwärtigen Zeit entsprechende Vorträge geboten werden.

Dienstag den 21. März 1916, halb 7 Uhr abends, Klubversammlung. Vortrag des Herrn Obersanitätsrates Dr. Andreas Bogdan über: „Kriegshygienische Eindrücke", mit Lichtbildern.

Dienstag den 28. März 1916, halb 7 Uhr abends, Klubversammlung. Vortrag des Herrn Oberbaurates Ing. Eduard Engelmann über: „Reiseeindrücke aus dem weiteren Kriegsgebiete in Galizien", mit Lichtbildern.

Voranzeige.

Dienstag den 11. April 1916, halb 7 Uhr abends, wird Seine Exzellenz der Wirkliche Geheime Rat Dr. Alfred von der Leyen, ordentlicher Honorarprofessor an der Universität in Berlin, in unserem Klub einen Vortrag über: „Die künftigen Verkehrsverhältnisse zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche" halten.

Verlautbarung.

Von den in unserem Klub aufliegenden Zeitungen und Zeitschriften sind noch zu vergeben:

Sämtliche Tagesblätter, ferner Fliegende Blätter, Reklam's Universum, Humoristische Blätter, Wiener Bilder, Glasers Annalen für Handel und Gewerbe, Das Schiff.

Der Preis beträgt je ein Drittel des Erstbezugspreises. Vormerkungen und Auskünfte im Klubsekretariate.

Bedingungen für den Bau privater Schleppbahnen.

Von **Emil Rank.**

(Schluß.)

Die Bestimmung des § 7, Ziffer 4, wonach im Falle von Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Schleppbahnbesitzer und dem Mitbenutzer über die zu leistende Vergütung das Eisenbahnministerium durch Schiedsspruch entscheidet, gab zu dem Wunsche Anlaß, gegen diesen Schiedsspruch den Rechtsweg bei den ordentlichen Gerichten betreten zu können.

Bei den preußischen Staatsbahnen (vergl. § 7, (3) der „Bedingungen") erfolgt die Erledigung solcher Fragen ebenfalls durch Schiedsspruch, nur obliegt dieser der „Staatseisenbahnverwaltung". Damit dürfte wohl die zuständige Staatseisenbahndirektion gemeint sein. Wichtig ist aber dabei die folgende, als Richtschnur dienende Bestimmung: „Hiebei wird sie einerseits die Kosten der Anlage, Unterhaltung, Erneuerung, Bedienung und Bewachung des mitbenutzten Anschlußteiles und anderer seits die Anzahl der für jeden einzelnen auf der gemeinschaftlich benutzten Anlage beladenen Wagen in Betracht ziehen."

Es dürfte sich empfehlen, in Österreich den gleichen Vorgang eintreten zu lassen. Dann dürfte auch wohl kein Bedenken bestehen, im Vertrage beizufügen, daß eine Berufung gegen den Schiedsspruch entweder beim Eisenbahnministerium oder bei den ordentlichen Gerichten erfolgen kann. Wenn dabei das Wort „Schiedsspruch" stört, kann es ja durch ein anderes ersetzt werden.

Auch die Bestimmungen des § 23 der Bedingnisse haben zu Wünschen Anlaß gegeben. Ziffer 1 derselben bestimmt, daß der Bahn jederzeit das Recht zusteht, den Vertrag einjährig zu kündigen. In Preußen ist eine sechsmonatlige Kündigungsfrist vorgesehen. Es wurde nun in Österreich dem Wunsche Ausdruck gegeben, beizufügen, daß eine solche Kündigung nur dann zulässig sei, wenn die Betriebsverhältnisse es notwendig machen. Begründet wird dieser Wunsch damit, daß die Bahn ohne diesen Zusatz immer ein Mittel in der Hand hat, Vertrags-

Digitized by Google

änderungen aller Art im Wege der Drohung mit der Kündigung durchzusetzen. Gegen den gewünschten Zusatz könnte nun eingewendet werden, daß Vertragsänderungen sich auch auf die einzuhebenden Frachten und Gebühren beziehen können, die nicht immer in Beziehung zu den Betriebsverhältnissen im engeren Sinne stehen. Nun ist aber der Bahnhof, bis und von welchem die Fracht zu berechnen ist, in jedem Vertrage genau genug angegeben. Eine Änderung könnte hier tatsächlich nur dann in Frage kommen, wenn sie durch die Betriebsverhältnisse bedingt ist. Aber dies gilt auch hinsichtlich der noch in Frage stehenden Zuschubgebühren, die ja durch Annahme des früher zu § 12, Ziffer 2 der Bedingnisse gestellten Antrages überhaupt ausscheiden würden. Steigende Löhne, Material-, insbesondere Kohlenpreise haben einen wesentlichen Einfluß auf die Höhe der Selbstkosten des Zuschubes und es kann keine Frage sein, daß dieser Umstand als die Betriebsverhältnisse wesentlich bedingend, daher zu letzteren gehörig zu betrachten ist. Der gewünschte Zusatz dürfte daher, weil er geeignet ist, die Befürchtungen der Schleppbahnbesitzer vor unbekannten Gefahren zu beseitigen, zugestanden werden können.

Ebenso begreiflich scheint der andere, noch vorgebrachte Wunsch zu sein, die Mindestfrist für die Vertragskündigung von drei Monaten, welche für den Fall des Vorhandenseins zwingender Betriebsrücksichten vorgesehen ist, auf sechs Monate zu verlängern. Es muß ja zugegeben werden, daß es innerhalb der kurzen Frist von drei Monaten nicht möglich ist, einen Ersatz für das bedrohte Schleppunternehmen zu schaffen. Auf der anderen Seite ist — vis major ausgenommen — nicht leicht ein Fall denkbar, in dem die Notwendigkeit, das Verhältnis schon in drei Monaten aufzulösen, tatsächlich eintreten könnte. Schon die Planung plötzlich notwendig gewordener Bahnhofänderungen und die Vorbereitungsarbeiten hiefür beanspruchen mehr Zeit. Außerdem muß ja die Notwendigkeit zur Vornahme solcher Arbeiten sich schon vorher anzeigen. Dem Wunsche nach Verlängerung der erwähnten Frist dürfte also wohl entsprechen werden können.

Es muß übrigens darauf hingewiesen werden, daß die preußischen Bestimmungen insoferne härter sind, als sie die Bahn ermächtigen, den Vertrag ohne Kündigung sofort aufzuheben, die Anlagen oder deren Benutzung einzuschränken oder den Betrieb auf dem Anschlusse einzustellen, wenn dies aus Rücksicht auf den Betrieb für erforderlich erachtet wird oder der Anschlußinhaber ausdrücklicher Aufforderung ungeachtet seinen vertragsmäßigen Verpflichtungen nicht nachkommt.

Wie die bisherigen, möglichst kurz gehaltenen Ausführungen ersehen lassen, ist ein vollkommener Ausgleich der noch bestehenden Meinungsverschiedenheiten nur auf dem Wege gegenseitigen Nachgebens zu erwarten. In der Mehrzahl der Fälle ist ein solches leicht möglich. Der Natur der Sache nach wird hier der Stärkere, das sind die Bahnverwaltungen, die ja in der Lage waren, die Bedingungen vorzuschreiben, am meisten mitwirken müssen. Sie müssen sich ja immer vor Augen halten, daß ihr finanzielles Wohlergehen von der wirtschaftlichen Kraft der Bahnbenutzer, deren wesentlichen Teil ja die Schleppbahnbesitzer bilden, abhängt. Sie zu stärken, liegt daher im eigensten Vorteile der Bahnverwaltungen. Dieser Gesichtspunkt wird auch bei Verfassung der Schleppbahnverträge nicht aus dem Auge gelassen werden dürfen. Seine Befolgung ist gerade den Schleppbahnbesitzern gegenüber angezeigt, die, wie ja wiederholt hervorgehoben wurde, im Wege des Baues von Schleppbahnen den Eisenbahnen nicht nur die Aufwendung großer Geldmittel für gar manche, sonst notwendig gewordenen Bahnhofbauten, sondern infolge der Vereinfachung des Betriebes auch laufende Ausgaben ersparen. Dazu kommt noch, daß bei der Herstellung der Schleppbahnen das finanzielle Wagnis ganz auf Seite des Schleppbahnbesitzers liegt. Es wäre ebenso unrichtig, als kleinlich, von dem Standpunkte ausgehen zu wollen, daß der Unternehmer einer Schleppbahnanlage nur aus eigenem Vorteile handelt, daher nicht geschont zu werden braucht. Die Eisenbahn hat, soweit die maßgebenden allgemeinwirtschaftschaftlichen und rein kaufmännischen Gesichtspunkte in Frage kommen, ebenfalls ein lebhaftes Interesse an dem Zustandekommen solcher Anlagen. Es kann auch wohl ruhig behauptet werden, daß es keine Eisenbahnverwaltung gibt, die dies nicht anerkennen und die bewußt einen kleinlichen Standpunkt einnehmen würde.

Wenn nun die Natur der Bestimmungen, gegen die sich die Klagen der Schleppbahnbesitzer richten, näher betrachtet wird, so ergibt sich, daß bei den meisten ein Nachgeben der Eisenbahn nichts oder fast nichts kostet und daß der Grund gar mancher hart anmutenden Bestimmungen in der Befürchtung liegt, es könnte beim Wegfall der Bedingung etwas dem Bahninteresse schädliches geschehen. Abgesehen davon, daß dieser Schaden oft nur so unbedeutend sein kann, daß dessen Beachtung nicht notwendig ist, sind diese Befürchtungen manchmal übertrieben. Das Entstehen mancher harten Bestimmung hat auch tatsächlich das rein menschliche, daher ganz begreifliche Bestreben der Bahnorgane zum Grunde, die Verantwortung ohne Rücksicht auf den Bahnbenutzer von sich abzuwälzen. Es ist Aufgabe der höheren Verwaltungsstellen, hier die Spreu vom Weizen zu sondern.

In einer nicht gerade beneidenswerten Lage befindet sich in solchen Fragen oft das Eisenbahnministerium. Es kann die Ansichten der Unterbehörden, die allein die Einzelverhältnisse genau kennen, nicht ohne weiteres beiseiteschieben. Die Aussendung besonderer Untersuchungsbeamten ist auch nicht immer möglich. Die Bahnbenutzer fühlen das ja auch. Es scheint — und das dürfte wohl den Kern der Sache treffen —, daß sie das unbehagliche Gefühl haben, bei der Entscheidung mancher für sie wichtiger Fragen von Stellen abhängig zu sein, die die Deckung ihrer eigenen Verantwortung aller Rücksichtnahme auf höhere Gesichtspunkte vorziehen. Wenn es möglich wäre, dieses Gefühl zu beseitigen, wäre wohl ein wesentlicher Fortschritt erzielt.

Digitized by Google

Vielleicht ginge das in der Weise, daß durch das Eisenbahnministerium eine unabhängige Stelle geschaffen wird, die, aus erfahrenen Fachmännern bestehend, im Falle von Meinungsverschiedenheiten vom Bahnbenutzer zur Abgabe eines Gutachtens angerufen werden könnte. Das würde nach zwei Seiten hin Gutes schaffen. Einerseits würde, wenn das Gutachten dahin lautet, daß die von der Eisenbahn gewünschte Bedingung im Interesse des Eisenbahnbetriebes wirklich nicht entbehrlich ist, der Bahnbenutzer die Sicherheit haben, tatsächlich einer Notwendigkeit gegenüber zu stehen, andererseits, das ist wenn das Gutachten dahin lautet, daß der Gewährung des Wunsches der Bahnbenutzer wesentliche Bedenken nicht entgegenstehen, würde es dem Eisenbahnministerium in gar manchen Fällen erleichtert sein, Entgegenkommen zu zeigen.

Es wäre verfrüht, über die Einzelheiten der Einrichtung einer solchen Stelle Vorschläge zu machen. Es mag nur kurz bemerkt werden, daß für einen solchen, nur hin und wieder in Anspruch genommenen Begutachtungskörper genug erfahrene, im Ruhestande befindliche Eisenbahn-Oberbeamte — nur solche haben die notwendigen Fachkenntnisse — zur Verfügung stehen, die mit der vollständigen Beherrschung ihres Faches auch die Unabhängigkeit und die notwendigen Charaktereigenschaften vereinen, um ein wirklich unparteiisches Gutachten zu sichern. Ihre Tätigkeit müßte auf Kosten der Bahnbenutzer, die sie in Anspruch nehmen, entlohnt werden. Diese Entlohnung sollte aber gering bemessen werden, um reine Verdienstjäger möglichst fern zu halten.

Eine solche Stelle würde vermutlich dazu beitragen, die Nebel zu zerstreuen, die noch zwischen Eisenbahn und Bahnbenutzer hängen und das gute Einvernehmen, namentlich zwischen Industrie und Eisenbahn, zu fördern.

Ungarns Auslandsverkehre vom eisenbahntarifarischen Standpunkte.

Unter diesem Titel ist im „Pester Lloyd“ vom 26. Jänner l. J. ein anregender Aufsatz aus der Feder des kürzlich in den Ruhestand getretenen Direktorstellvertreters der ungarischen Staatsbahnen, Ferdinand Zeller, erschienen, dessen Inhalt bei den auf Vereinheitlichung der Eisenbahntarife Deutschlands und Österreich-Ungarns gerichteten Bestrebungen von besonderem Interesse sein dürfte*). Der Verfasser schreibt:

Dem Vernehmen nach werden seit geraumer Zeit Verhandlungen zwischen der österreichischen und der ungarischen Regierung gepflogen, welche sich auf die Untersuchung der Frage beziehen, ob es nicht möglich wäre, das wirtschaftliche Band zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn auch auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens enger zu knüpfen.

Diese Untersuchungen sollen sich in zwei Richtungen bewegen, und zwar: 1. ob es mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der volkswirtschaftlichen Interessen überhaupt empfehlenswert ist, den deutschen Tarif und namentlich dessen Warenklassifikation seiner Form nach auf den österreichisch-ungarischen Binnenverkehr zu übertragen, und 2. ob der materielle Inhalt des deutschen Tarifs eine Übertragung auf jenen Verkehr ohne Schaffung zahlreicher Ausnahmen gestatte.

*) Vergl. den in Heft 4 Jhg. 1916 dieser Zeitschrift veröffentlichten Aufsatz von Dr. Epstein: „Einheitliches Eisenbahntarifwesen im deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsgebiet“.

Verfasser glaubt, daß sich sowohl in der einen wie in der anderen Richtung ernste Bedenken geltend machen dürften.

Was zunächst die formelle Seite der Frage betrifft, darf nicht übersehen werden, daß auch der deutsche Tarif Teil I—B, der sich vor etwa einem Jahrzehnt noch als recht dünnes Heftchen darstellte, in letzter Zeit dem Umfange nach beträchtlich zugenommen hat und sich auf dem besten Wege befindet, mit dem österreichisch-ungarischen Tarif in dieser Hinsicht gleichen Schritt zu halten.

Bestechend an der Form des deutschen Tarifes ist in erster Reihe die einzige Eilgut- und Frachtstückgutklasse. Ein Vorteil allerdings, der nur scheinbar besteht und dem der schwerwiegende Nachteil anhaftet, daß — abgesehen von dem Spezialtarif für bestimmte Eilgüter, der im großen und ganzen dem österreichisch-ungarischen Verzeichnis der ermäßigten Eilgüter entspricht — auch ein Spezialtarif für bestimmte Frachtgüter besteht, deren Anzahl in stetigem Wachsen begriffen ist und eine beträchtliche Zahl jener Artikel enthält, die dort nach Klasse II tarifieren. Ob nun der Vorgang, diese Artikel in der Warenklassifikation in alphabetischer Folge aufzuführen, nicht zweckmäßiger ist, muß dahingestellt bleiben.

Ein gewiß nicht zu unterschätzender Vorteil des deutschen Tarifes ist die Unterstützung des Sammeldienstes in der Gestalt der allgemeinen Wagenladungsklasse (Klasse B mit der Nebenklasse A 1). In dieser Richtung ist wohl im Wege von Ausnahmetarifen vorgesorgt, doch wäre es immerhin ein Fortschritt, der sich unschwer erzielen ließe, wenn der Tarif Teil I—B eine Erweiterung in dieser Richtung erfahren würde. Es bedürfte hiezu keiner eigentlichen Änderung der Klassifikation, sondern nur der Aufnahme einer allgemeinen Bestimmung ähnlich wie im deutschen Tarif und der Vorsorge in den Lokaltarifen aller Bahnen im Wege der Einführung besonderer Frachtsätze.

Die Wagenladungsklassen A, B und C entsprechen bekanntlich dem Spezialtarif I, II und III des deutschen Tarifs und weisen auch in der Bezeichnung der einzelnen Artikel eine schätzenswerte Annäherung an den Wortlaut des deutschen Tarifs auf, die der Erstellung des Teiles I—B für den deutsch-österreichisch-ungarischen Verkehr zustatten kommt.

Weit schwieriger indessen liegen die Verhältnisse rücksichtlich der Spezialtarife 1, 2 und 3 des österreichisch-ungarischen Tarifs, denen im Rahmen des allgemeinen Schemas des deutschen Tarifs keine entsprechenden Klassen gegenüberstehen. Die für Ungarn besonders wichtigen Artikel (Getreide und Mehl) gehören zurzeit im deutschen Tarife in den unserer Wagenladungsklasse A entsprechenden Spezialtarif I, der auf einem Einheitssatz von 0·45 Pfg. ohne Staffelung beruht, Kleie hingegen — gleichfalls ein Artikel des österreichisch-ungarischen Spezialtarifs I — in den deutschen Spezialtarif III, der der Klasse C entspricht.

Es müßte demnach im Falle der Übernahme des deutschen Schemas auch in Hinsicht auf diese Artikel sowie für die Hauptartikel des österreichisch-ungarischen Spezialtarifs 2 und 3 (Holz, dann Erze und Dünger) zur Schaffung von Ausnahmetarifen übergegangen werden, die nicht nur eine Störung der durch die Abmachungen des Ausgleichs zwischen Österreich und Ungarn vorgesehenen Übereinstimmungen der Klassifikation zur Folge hätten, sondern sehr leicht den Boden für einen wirtschaftlichen Kampf abgeben könnten, der — namentlich durch eine etwaige tarifarische Trennung von Mehl, Getreide und Kleie — den bekannten Mühlenstreit in neuer Gestalt aufleben ließe.

So hoch dürfte aber der Wert der Übereinstimmung der österreichisch-ungarischen und deutschen Klassifikation nicht einzuschätzen sein. Namentlich dürfte durch die Schaffung von Ausnahmetarifen in größerer Zahl, die sich als naturgemäße Folge der Verminderung der regelmäßigen Klassen des gemein-

Digitized by Google

samen Warenschemas darstellt, weder der Einfachheit noch der Übersichtlichkeit der Tarife ein Dienst geleistet werden.

Eine Übernahme des deutschen Tarifes seinem sachlichen Inhalte nach hält Verfasser für untunlich. Er verzichtet auf die Schilderung des wirtschaftlichen Umsturzes, zu dem eine solche, die Grundbedingungen der Entwicklung der ungarischen Industrie und des ungarischen Handels gefährdende Maßnahme führen müßte, eine Maßnahme, die zweifellos in allen hiedurch berührten Kreisen auf den kräftigsten Widerstand stoßen würde.

Bei dem heutigen Stande der Dinge, wo noch jede genaue Orientierung über die künftigen Gebietsgrenzen und über die Zollverhältnisse fehlt, ist eine Erörterung über die Eisenbahntarife im Sinne einer auch nur formellen Übernahme der deutschen Bestimmungen und der deutschen Güterklassifikation verfrüht. Aber gesetzt den Fall, es gelänge, alle Schwierigkeiten und Hindernisse der Übernahme des deutschen Tarifes zu beseitigen, so wäre mit dieser Maßnahme eigentlich nichts erreicht, weil zu den Bestimmungen und zur Güterklassifikation auch direkte Frachtsätze gehören, solche aber nur dann erstellt werden können, wenn die Währungsverhältnisse es gestatten, insbesondere die Kronenwährung in fester Relation zur Markwährung der direkten Tarife mit Deutschland sich befindet.

Im großen und ganzen werden ja als Frachtanteile der einzelnen Bahnen in die direkten Tarife die lokaltarifmäßigen Taxen mit einer halben Expeditionsgebühr gekürzt (vielfach zum Beispiel bei Ausnahmetarifen, auch ungekürzt) eingerechnet. Diese Kürzungen von wenigen Pfennigen erweisen sich indessen als ganz unzulänglich zum Ausgleich der Kursschwankungen, so daß auch jetzt die Auslandstarife der fremden Währung ihrer Mehrzahl nach unbrauchbar sind, indem sich die Abfertigung der Sendungen bis und ab Reichsgrenze billiger stellt.

Unter den heutigen Verhältnissen bedeutet die Aufrechterhaltung der direkten Auslandstarife fremder Währung eigentlich eine bewußte Übervorteilung der Verfrachter, zumal die Bahnen Ansprüche auf nachträgliche Anwendung der billigeren Tarife bis und von der Grenze ausnahmslos, und zwar auch dann abweisen, wenn sich die billigere Abfertigung auf dem benutzten Weg ergibt. Sie zwingen daher die Verfrachter zur Vorschreibung der Umbehandlung der Sendungen an den Grenzen, die ja strenge genommen — wegen der damit verbundenen Wagenverzögerungen ihren eigenen Interessen und mittelbar auch denen der Heeresverwaltungen zuwiderläuft.

Wann aber der Zeitpunkt für die Wiederherstellung der festen Relation zwischen Kronen- und Markwährung eintreten wird, ist eine Frage, die unter den gegenwärtigen Verhältnissen auch die größten Finanzpolitiker kaum zu beantworten in der Lage sein dürften. . . . .

Die Unterstützung der Ausfuhr durch billige Eisenbahntarife wird sich aber nach dem Kriege voraussichtlich zu einer Frage von größter Wichtigkeit gestalten. Die ungarische Ausfuhr muß nach Eintritt regelmäßiger Verhältnisse auf jede erdenkliche Weise gefördert werden, da eine Besserung der Geldverhältnisse nur im Wege der Steigerung des Umfanges und Wertes der ungarischen Ausfuhr zu erhoffen ist.

Aber auch in gewöhnlichen Zeiten bildet die Unterstützung der eigenen Ausfuhr den Gegenstand der besonderen Sorge der Regierungen, dazu bedarf es aber durchaus keiner schematisch einheitlichen Güterklassifikation, die als formelles Beiwerk keinen wirklichen Wert besitzt, sondern der Gewährung billiger Frachtsätze für die wenigen in Betracht kommenden Ausfuhrartikel. Daß sich diese Erkenntnis seinerzeit auch in ungarischen Regierungskreisen Bahn gebrochen hat, geht aus den Verfügungen hervor, die nach Abschluß des Ausgleichs vom Jahre 1907 vom Ministerium Kossuth-Szterenyi getroffen wurden.

Da die Vorteile des Szell-Koerberschen Ausgleiches, der bekanntlich Ungarn für seine Ausfuhr die gleichen Einheitssätze auf den österreichischen Staatsbahnen zusicherte, die im Kompromißwege den Produkten der anderen Gebiete, zum Beispiel der Balkanländer, in der Durchfuhr durch Österreich gewährt wurden, nicht mehr zu erreichen waren, und da lediglich in den durch die Donaukonkurrenz berührten Relationen gewisse gegenseitige Zugeständnisse gemacht wurden (Übereinkommen zwischen den k. k. österreichischen Staatsbahnen und den königlich ungarischen Staatseisenbahnen betreffend die Grundsätze für die Bildung und Verteilung der direkten Tarife im gegenseitigen Transitverkehr nach dem Auslande), so sah man sich ungarischerseits veranlaßt, überall dort, wo infolge Erhöhung der österreichischen Durchfuhrfrachten der ungarischen Ausfuhr Nachteile erwuchsen, Zugeständnisse zu Lasten der Anteile der ungarischen Staatsbahnen zu machen, als deren niedrigste Grenze zum Beispiel bei Getreide, die um eine halbe Manipulationsgebühr gekürzten Frachtsätze der Klasse C angenommen wurden.

Verfasser glaubt nicht, daß hiedurch besondere Vorteile für die Ausfuhr erzielt wurden, doch verdient die in dieser Verfügung gelegene Absicht jedenfalls Anerkennung und kann als Beweis für die richtige Erkenntnis der Lage bei den damals maßgebenden Personen betrachtet werden. Man darf wohl hoffen, daß sich in dieser Richtung ein Umschwung der Anschauungen nicht vollziehen wird, und daß die seit Jahren dem Bestande der adriatischen Tarife drohende Gefahr nicht als ein Zeichen dafür aufzufassen ist, daß dem jetzt allerdings ruhenden Ausfuhrverbot über Fiume Belastungen in der Gestalt von Frachterhöhungen zugedacht werden.

Die Unterstützungen, die die Eisenbahnen Deutschlands der deutschen Ausfuhr angedeihen lassen, die im deutschen Levanteverkehr über Hamburg und im Deutsch-Ostafrikaverkehr ihr Höchstmaß erreichen, sollten als nachahmenswertes Beispiel auch für Ungarn richtunggebend sein.

Daß Deutschland ein geschlossenes, einheitliches Wirtschaftsgebiet darstellt, in welchem, sobald von der Ausfuhr und deren tarifarischer Unterstützung die Rede ist, jeder Partikularismus der Einzelstaaten zurückweicht, tritt unter anderem recht deutlich im norddeutschen Transittarif nach den unteren Donauländern in die Erscheinung, der bei dem Interesse, das sich der künftigen Gestaltung der Orientverkehre zuwendet, ernste Beachtung verdient. In diesem Tarif, der für die wichtigsten Ausfuhrartikel Deutschlands nach den Balkanstaaten Frachtsätze bis zu den deutsch-österreichischen Übergangspunkten enthält, erscheinen alle Eisenbahnen Deutschlands gleichmäßig in den Dienst der deutschen Ausfuhr gestellt, und wenngleich Bayern und Sachsen in mancher Hinsicht im Wettbewerb mit der rheinisch-westfälischen Industrie stehen, sehen wir gleichwohl die 410 *km* lange Strecke Aschaffenburg—Passau und die 188 *km* lange Strecke Leipzig—Bodenbach denselben Ausfuhrtarifen und tarifarischen Einheitssätzen unterworfen, wie die Linien der preußisch-hessischen Staatsbahnen selbst.

Um nun zum eigentlichen Zweck dieser Zeilen. Die Verhandlungen zwischen der österreichischen und der ungarischen Regierung wegen etwaiger Übernahme des deutschen Tarifes haben mit Rücksicht darauf, daß es sich doch nur um den Rahmen für Tarife handelt, der wegen der Währungsverhältnisse durch direkt Frachtsätze nicht belebt werden kann, bloß theoretischen Wert und werden zu keinem Ergebnis von volkswirtschaftlich praktischer Bedeutung führen.

Weit wichtiger für Ungarn und auch für Österreich wären Abmachungen tarifarischer Natur über den Ausfuhrverkehr, die nach deutschem Muster die gegenseitige Begünstigung der Ausfuhr zu bezwecken hätten. Ungarn hätte seine Staatsbahnen der Ausfuhr Österreichs nach dem Balkan ebenso mit tunlichst niedriger Begrenzung der Tariftaxen zur Verfügung zu stellen, wie Österreich für die Ausfuhr Ungarns nach dem Westen. Dabei würde ja Ungarn kein allzu

Digitized by Google

großes Opfer bringen, denn mit der Ermäßigung der Durchfuhr durch Ungarn wäre eine Kräftigung des Bahnweges gegenüber dem Wasserweg zum Vorteile der Einnahmen der ungarischen Staatsbahnen verbunden. Aber auch Österreichs Opfer wären keine erheblichen, da ja der Ausfuhrverkehr Ungarns, zum Beispiel nach Deutschland — wenn von dem Erzverkehr abgesehen wird — den Verkehr einer einzigen größeren Mittelstation der ungarischen Staatsbahnen kaum wesentlich überschreitet.

Erst nach Ordnung dieser Fragen mit Österreich und nach vorhergehender Regelung der Zollverhältnisse mit dem Deutschen Reiche kann ernstlich darüber nachgedacht werden, ob und welche eisenbahntariflichen Zugeständnisse im Austauschwege zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn zweckmäßig und wünschenswert wären.

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Aus dem Personalstande der kön. ung. General-Inspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt wurden ausgezeichnet: Karl Horváth v. Nagyvárad und Telek, kön. ung. Ministerialrat, Chef der kön. ung. General-Inspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt, mit dem Ritterkreuz des Leopoldordens und dem Offiziers-Ehrenkreuz des Roten Kreuzes mit der Kriegsdekoration; Adalbert Ritter v. Jenik, kön. Rat, Oberinspektor, Vorstand der Eisenbahnabteilung der kön. ung. General-Inspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt, mit dem Titel eines kön. ung. Ministerialrates und dem Ehrenzeichen II. Klasse des Roten Kreuzes mit der Kriegsdekoration; Romuald Medanich, Oberinspektor, mit dem Eisernen Kreuz II. Klasse und dem Offizierskreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes; Alexander Garády, Oberinspektor, mit dem Offizierskreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes; Ludwig Finály v. Kend, Inspektor, mit dem Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes; Robert Gordon, Inspektor, mit dem Offizierskreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes; Edmund Dalmady v. Bor und Dalmad, Inspektor, mit dem Titel eines kön. Rates; ferner mit dem Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: Aurel Ghyczy v. Giczi, Assa- und Ablanczkürth, Inspektor, Géza Frenreisz, Kommissär, Koloman Prihradny v. Breznó, Kommissär, Kornel Laner v. Orsova, Kommissär, Akusius Ney v. Pilis, Kommissär, mit dem Signum laudis; Emil Fontaine v. Felsenbrunn, kön. Rat, zur Dienstleistung zugeteilter Inspektor der kön. ung. Staatsbahnen, mit dem Eisernen Kronen-Orden III. Klasse und dem Ehrenzeichen II. Klasse des Roten Kreuzes mit und ebendemselben ohne der Kriegsdekoration; Friedrich Erdély, zur Dienstleistung zugeteilter Kontrollor der kön. ung. Staatsbahnen, mit dem goldenen Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille; Tihamér Khudy, zur Dienstleistung zugeteilter Ingenieur der kön. ung. Staatsbahnen, mit dem Signum laudis; Dr. Desiderius Szentiványi, zur Dienstleistung zugeteilter Hilfssekretär der kön. ung. Staatsbahnen, mit dem goldenen Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille. Aus dem Personalstande der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurden ausgezeichnet: Bureauchef Marius Muntjan in Anerkennung seiner ausgezeichneten Dienste vor dem Feinde mit dem Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes; dem Maschineningenieur Wilhelm Czibulka, Bergingenieur Julius Ozanics und Revidenten Friedrich Drach in ihrer Eigenschaft als Oberleutnants i. d. Res. wurde für ihr tapferes Verhalten vor dem Feinde die Allerhöchste belobende Anerkennung (Signum laudis) bekanntgegeben; für tapferes Verhalten vor dem Feinde wurden I. Dampfbootssteuermann Josef Hemrich und I. Dampfbootssteuermann Nikolaus Biga auf S. M. S. „Una“ mit der silbernen Tapferkeitsmedaille I. Klasse und I. Dampfbootssteuermann Anton Sorich, I. Dampfbootssteuermann Anton Regulić und II. Dampfbootssteuermann Paul Vida auf S. M. S. „Szamos“ mit der silbernen Tapferkeitsmedaille II. Klasse ausgezeichnet.

Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten. in Wien. Unser Bruderverein hält Donnerstag den 23. März 1916, ½8 Uhr abends, ein satzungsgemäßes Konzert mit Orchester im großen Saale des Wiener Konzerthauses ab. Leitung: Chormeister Carl Führich. Mitwirkende: Professor Georg v. Lalewicz und das Orchester des Wiener Konzertvereines. Vortragsordnung: R. Wagner: „Huldigungsmarsch“ für großes Orchester; E. Göttl: „Gebet“ (F. Hebbel), Männerchor mit Orchester; J. Reiter: „Liebesfrühling“ (F. Adamus), Männerchor mit Streichorchester; C. Führich: „Ralf Ringelhaar“ (T. Resa), Männerchor mit Soli und Orchester; F. Liszt: Konzert in Es-dur für Klavier und Orchester; J. Pembaur: „Die Schlacht am Berge Isel 1809“ (dramatisches Gedicht von Bartholomäus Del-Pero) für Soli, Männerchor, Deklamation und großes Orchester; H. Zöllner: „Jung Siegfried“ (H. Heine), Männerchor mit Orchester. Vorverkauf für die P. T. beitragenden Mitglieder am 13., 14., 15. und 16. März von 4 bis 6 Uhr an einem gekennzeichneten Abendkassenschalter des Wiener Konzerthauses, III. Lothringerstraße 20. Allgemeiner Kartenverkauf ab 17. März an der Konzertkasse des Wiener Konzerthauses, im Zentralkartenbureau Karl Kehlendorfer, I. Krugerstraße 3, und an der Abendkasse.

Günstige Entwicklung der Einnahmen bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen. Die Besserung der Einnahmen der k. k. österreichischen Staatsbahnen hält erfreulicherweise an. Der Vergleich der vorläufig ermittelten Einnahmen des Monats Jänner 1916 mit jenen im Jänner 1915 ergibt bei Ausschaltung der Einnahmenergebnisse im Bereiche der galizischen Staatsbahndirektionen, deren Verkehr im gleichen Zeitraum des Vorjahres durch die Kriegsereignisse erheblich beeinflußt war, eine Mehreinnahme von 6·2 Millionen Kronen und gegenüber Jänner 1914 eine Mehreinnahme von 4·7 Millionen Kronen. Für den Zeitabschnitt Juli 1915 bis Jänner 1916 lassen unter der gleichen Voraussetzung die Einnahmen gegenüber der Vergleichszeit 1914/15 eine Steigerung von 84·2 Millionen Kronen und gegen den gleichen Abschnitt 1913/14 eine solche von 5·4 Millionen Kronen ersehen. Mit Einschluß der galizischen Direktionen weisen die Einnahmen im Jänner 1916 gegen jene des Monats Jänner 1915 eine Zunahme um 13·3 Millionen und gegen die Einnahmen im Jänner 1914 eine Zunahme um 36 Millionen Kronen auf.

Besuch der Wiener Technischen Hochschule. An der Wiener Technischen Hochschule hat mit Ende Februar das Wintersemester 1915/16 geschlossen. In diesem Semester waren insgesamt 669 Studierende eingeschrieben (gegenüber 3193 im letzten Friedenssemester). Von diesen gehörten 202 der Bauingenieur-, 56 der Hochbau- (Architektur), 223 der Ma-

Digitized by Google

schinenbauschule, 51 der Unterabteilung für Elektrotechnik, 9 der Unterabteilung für Schiffbau und 58 der Chemisch-technischen Schule an. In der Gesamtziffer von 669 sind auch 40 außerordentliche Hörer und die 6 Hörerinnen inbegriffen; 65 Studierende waren Ausländer. In dem abgelaufenen Wintersemester fanden den Tod fürs Vaterland: 23 Hörer und Assistent Karl Tampier.

Ergebnisse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft im Jahre 1914. Tiefgreifend, wie bei allen Verkehrsunternehmungen, war auch bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn der Einfluß des Krieges in doppelter Richtung — auf die Höhe der Verkehrsleistungen und auf die der Einnahmen. Die Leistungen sind während der und durch die Bereitstellung und den Aufmarsch des Heeres auf einen Umfang gestiegen, der an die Leistungsfähigkeit des Unternehmens die größten Anforderungen stellte; die Einnahmen sind auf einen Stand gesunken, wie er seit Jahren nicht mehr da war. Der Bericht stellt mit Stolz fest, daß allen Anforderungen der Heeresverwaltung, wenn auch mit Anspannung aller Kräfte, durchaus klaglos entsprochen wurde, und mit Bedauern, daß nach Beendigung des Heeresaufmarsches ganz überraschend einsetzenden Anforderungen des kräftig wieder auflebenden Zivilverkehres mangels der weiter für Heereszwecke in Anspruch genommenen Güterwagen und Lokomotiven leider nicht entsprochen werden konnte.

Die Bediensteten, die sich mit vorbildlicher persönlicher Hingabe und finanzieller Opferwilligkeit in den Dienst des Vaterlandes gestellt haben, haben die erhöhte Inanspruchnahme klaglos auf sich genommen. 741 Bedienstete sind zur Heeresdienstleistung einberufen gewesen, von denen 18 ihr Leben in treuer Pflichterfüllung fürs Vaterland mit dem Tode besiegelten und 12 für ihre Tapferkeit und sonstige Leistungen verschiedene Auszeichnungen erhielten. Außerdem waren in wechselnder Zahl Bedienstete aller Art aushilfsweise im Operationsgebiete als Bahnbedienstete tätig.

Die Anlagekosten des alten Netzes beliefen sich mit Ende 1914 auf K 84,895.084·06, die des neuen Netzes (Teplitz-Reichenberg) auf K 57,242.005·83, zusammen also K 142,137.089·89, die Betriebslänge der öffentlichen Linien des alten Netzes war 101.378 *km*, des neuen 151.822 *km*, zusammen 253·2 *km*. Die Gesammtlänge der 125 Schleppbahnen betrug 84·88 *km*.

Befördert wurden auf dem alten Netze 4,354.394 Personen (12·7 v. H. weniger als 1913) und 9,595.772 *t* Güter (15·3 v. H. als 1913) hievon allein 1,482.360 *t* Kohle.

Die gesamten in den 19 Kohlenstationen aufgegebenen Kohlenmengen beliefen sich auf 8,230.073 *t* (gegen 9,712.433 *t* in 1913). Hievon wurden 783.762 *t* im Binnenverkehr, 4,633.623 *t* im inländischen Verkehre, 1,140.906 *t* im Elbeverkehr und 1,671.782 *t* im Bahnverkehr nach dem Auslande verfrachtet. Die Betriebseinnahmen des alten Netzes betrugen K 16,906.893 (— K 2,611.404 gegen 1913), das ist K 166.770 auf jeden Kilometer Betriebslänge; der Personenverkehr ergab K 1,973.925 (— K 341.722 gegen 1913), der Güterverkehr ergab K 12,961.843 (— K 2,285.453 gegen 1913), verschiedene Einnahmen betrugen K 1,971.124 (— K 15.771 gegen 1913).

Die Betriebsausgaben des alten Netzes betrugen K 8,239.105 (— K 210.714 gegen 1913). Die Betriebszahl stellt sich daher auf 48·73 v. H. (gegen 43·29 v. H. in 1913). An besonderen, nicht zu den Betriebsausgaben gehörende Ausgaben sind K 3,413.259 erwachsen. Der verfügbare Überschuß der Einnahmen über die gesamten Ausgaben betrug K 3,431.549 (— K 2,630.992 in 1913).

Das neue Netz beförderte 1,897.695 Personen (— 8 v. H. gegen 1913) und 1,117.216 *t* Güter (— 8·2 v. H. gegen 1913). Die Einnahmen stellten sich auf Kronen 1,235.091 aus dem Personenverkehr (— K 66.827 gegen 1913), K 2,616.295 aus dem Gesamtverkehr (— K 105.815 gegen 1913) und K 467.426 und verschiedene Einnahmen (+ K 46.858 gegen 1913). Die Betriebsausgaben betrugen K 3,668.256 (— K 17.529 gegen 1913), die übrigen Ausgaben auf K 562.845 (+ K 55.674 gegen 1913). Daher ergibt sich ein Abgang von K 2,006.004 (gegen K 1,822.123 in 1913).

Das Gesamtnetz hatte daher Einnahmen von K 21,225.706, Ausgaben von K 19,800.161, daher einen Überschuß von K 1,425.545 und nach Deckung der Pauschalzahlung an die k. k. Staatsbahnen von K 200.000 einen verfügbarer Reingewinn von K 1,225.545 (gegen K 3,982.335 in 1913, d. h. — K 2,756.789). Die Betriebszahl des Gesamtmehr stellt sich auf 56·1 v. H.

An Fahrbetriebsmitteln waren vorhanden: 142 Lokomotiven und 139 Tender, 211 Personenwagen mit 9707 Sitzplätzen, 8834 Güterwagen mit einem Ladegewicht von 111.566 *t*.

Auf den eigenen Linien wurden geleistet: 5,001.834 Lokomotivkilometer, auf eigenen und fremden Linien 22,816.852 Personenwagenachskilometer und 165,039.263 Güterwagenachskilometer, zusammen 187,856.115 *km*.

Jeder Personenwagen leistete 108.137, jeder Güterwagen 18.759 Achskilometer.

Die Ergebnisse des Verkehres stellten sich im einzelnen wie folgt:

A. Personenverkehr.

I. Bahnlinien des alten Netzes.

Wagen-Klasse	Personen-Anzahl	Vom Hundert	Einnahmen K	Vom Hundert	Zurückgelegte Personen-Kilometer	Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt km	Jede Person hat durchschnittlich gezahlt K	Mithin entfällt für Person und Kilometer h
I.	7.519	0·17	25.503·90	1·35	294.258	39·14	3·39	8·67
II.	285.755	6·56	285.809·96	15·16	6,907.260	24·17	1·00	4·14
III.	4,011.886	92·14	1,519.452·54	80·59	68,095.257	16·97	0·38	2·23
Militär	49.234	1·13	54.652·23	2·90	2,088.377	42·42	1·11	2·62
Ohne Unterschied der Klasse	4,354.394	100·00	1,885.418·63	100·00	77,385.152	17·77	0·43	2·44

II. Lokalbahn Teplitz (Settenz)—Reichenberg.

I.	883	0·05	2.033·30	0·17	31.633	35·82	2·30	6·43
II.	74.843	3·94	96.077·65	8·09	2,357.787	31·50	1·28	4·07
III.	1,790.514	94·35	1,059.460·34	89·24	41,920.458	23·41	0·59	2·53
Militär	31.455	1·66	29.630·52	2·50	1,536.476	48·85	0·94	1·93
Ohne Unterschied der Klasse	1,897.695	100·00	1,187.201·81	100·00	45,846.354	24·16	0·63	2·59

B. Frachtenverkehr.

I. Bahnlinien des alten Netzes.

Von der beförderten Gütermenge und der erzielten Einnahme entfallen vom Hundert:

	Gewicht		Einnahme	
Auf den Lokalverkehr	23·42		31·94	
„ „ Inlandverkehr	58·20	100	48·73	100
„ „ Auslandverkehr	18·38		19·33	
Namentlich auf den Kohlenverkehr	86·58		80·14	
„ „ andere Verkehre	13·42	100	19·86	100

Zurückgelegte Frachten-Tonnenkilometer:

Mit Parteigütern	204,751.917
„ Betriebsgütern	3,857.393

Auf den Kilometer Bahnlänge entfallen

von Parteigütern	Tonnen	91.893
	K	127.857

Digitized by Google

Jede Tonne Parteigut hat Tonnenkilometer
zurückgelegt . . . . . 21·98
und eingetragen . . . . . K 1·39
Einnahme für { Achskilometer . . . . . „ 0·216
Tonne und Kilometer . . . . „ 0·063

II. Lokalbahn Teplitz (Settenz)—Reichenberg.

Von der beförderten Gütermenge und der erzielten Einnahme entfallen vom Hundert:

	Gewicht		Einnahme	
Auf den Kohlenverkehr. . . .	69·16	100	54·13	100
„ „ sonstigen Güterverkehr	30·84		45·87	

Zurückgelegte Frachten-Tonnenkilometer:
Mit Parteigütern 48,460.047
„ Betriebsgütern 2,988.851
Auf den Kilometer Bahnlänge entfallen von
Parteigütern . . . . . { Tonnen 6.857
K 17.233
Jede Tonne Parteigut hat Tonnenkilometer
zurückgelegt . . . . . 46·55
und eingetragen . . . . . K 2·51
Einnahme für { Achskilometer . . . . . „ 0·137
Tonne und Kilometer . . . . „ 0·054

Dem Pensionsfonds A gehörten an 795 festangestellte Bedienstete. Im Genusse von Pensionen und Erziehungsbeiträgen standen 272 ehemalige Bedienstete, 269 Witwen und 171 Waisen.

Der Pensionsfonds B zählte 2150 festangestellte Bedienstete als Teilnehmer. Im Genusse von Pensionen und Erziehungsbeiträgen standen 63 ehemalige Bedienstete, 44 Witwen und 58 Waisen.

Dem Provisionsfonds gehörten an 1458 provisorische Bedienstete und Arbeiter. Im Genusse von Provisionen standen 111 ehemalige Bedienstete, 92 Witwen und 15 Waisen.

Die Betriebskrankenkasse zählte 4031 Mitglieder. Den Einnahmen von K 181.320·20 standen Ausgaben in der Höhe von K 178.940·39 gegenüber. Das Vermögen der Krankenkasse belief sich am Jahresschluß auf K 270.267·01. Den Angehörigen der zur Kriegsdienstleistung eingerückten ehemaligen Mitglieder wird bis auf weiteres — ohne Beitragsleistung — die frei ärztliche Behandlung durch die Bahnärzte und der unentgeltliche Bezug von Heilmitteln gewährt.

Sämtliche Angestellte sind bei der berufsgenossenschaftlichen Unfall-Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen versichert. Die Beiträge an diese Anstalt beliefen sich auf K 493.556·54.

Das seit 1875 bestehende Lebensmittelmagazin hatte ungeachtet der seit Kriegsbeginn eingetretenen Herabsetzung des Personalstandes im Berichtsjahr 4292 Teilnehmer gegen 3894 im Vorjahr; denn infolge des Krieges sind nahezu sämtliche Bedienstete, welche bisher aus dem Lebensmittelmagazin nichts bezogen hatten, diesem als Teilnehmer beigetreten. — Dementsprechend ist auch der Warenumsatz von einer Verkaufssumme von K 844,622·94 auf K 1,012.314·31, sohin um 20 v. H. gestiegen.

Die Schrebergärtenanlage in Aussig wurde durch Widmung eines weiteren Grundstückes von 6000 m² erweitert, so daß nunmehr 115 Gärten von je rund 100 m² zur Verfügung stehen. Außerdem wurden nächst der Haltestelle Komotau-Oberdorf Schrebergärten angelegt und 36 Bediensteten Grundflächen von je 200 m² zugewiesen.

Am 1. April 1914 wurde für die gesellschaftlichen Bediensteten eine Leihbücherei geschaffen, welche vor allem jenen Bediensteten in kleineren Orten und auf der Strecke, denen Vereins- und Volksbüchereien nicht zur Verfügung stehen, Gelegenheit bietet, sich kostenlos guten Lesestoff zu verschaffen. Die angekauften Bücher und Zeitschriften sind gleichmäßig aufgeteilt und in 5 Wanderkästen untergebracht, welche in den Kanzleien der Streckenvorstände in Aussig, Brüx, Leitmeritz, B.-Leipa und D.-Gabel aufgestellt wurden. Die Bücher werden unentgeltlich verliehen. In der Zeit vom 1. April bis 31. Dezember 1914 wurden im ganzen 682 Bücher von 178 Bediensteten entlehnt. Mit Rücksicht darauf, daß der Ausbruch des Krieges die Benutzung der Bücherei wesentlich beeinträchtigt hat, ist das bisherige Ergebnis als günstig zu bezeichnen und zu erwarten, daß diese Wohlfahrtseinrichtung im Laufe der Zeit wachsenden Zuspruch finden und gute Früchte tragen wird.

Auf dem Gebiete der Kriegsfürsorgetätigkeit haben die Angestellten und deren Angehörige seit Kriegsausbruch eine rege, zielbewußte und erfolgreiche Tätigkeit entfaltet und sich nicht nur in den Dienst der Kameradschaft, sondern auch der allgemeinen Kranken- und Verwundetenfürsorge gestellt. Jene Vereine, in deren satzungsgemäßen Wirkungskreis auch die Unterstützung bedürftiger Mitglieder fällt, haben den eingerückten Kameraden und deren Familien ihre besondere Fürsorge gewidmet. Kurze Zeit nach Kriegsbeginn wurde außerdem ein Allgemeiner Kriegshilfefonds der Bediensteten und ein Kriegshilfefonds der Arbeiter der Aussiger Werkstätte gebildet. Die Einnahmen dieser Fonds bestehen aus freiwilligen Gehalts- und Lohnrücklässen der Bediensteten. Mit besonderem Eifer und Erfolg widmete sich eine freie Vereinigung von Frauen und Töchtern unserer Bediensteten der Kriegsfürsorgetätigkeit.

Die Einnahmen des allgemeinen Kriegshilfefonds der A. T. E.-Bediensteten betrugen bis 31. Dezember 1914 K 23.276·56. Hievon wurden ausgegeben: An die Zweigvereine des Landeshilfsvereines vom „Roten Kreuze“ im Streckenbereiche der A. T. E. K 5187·98, an die Allgemeinen Kriegshilfsausschüsse im selben Bereiche K 4779·35, an Unterstützungen für Angehörige von zur Militärdienstleistung eingerückten Bediensteten und an verwundet oder krank zurückgekehrte Bedienstete K 1340·—, an sonstigen Ausgaben K 1355·81, zusammen K 12663·14.

Die Einnahmen des Kriegshilfefonds der Arbeiter der Werkstätte der A. T. E. betrugen bis 31. Dezember 1914 K 2228·47, die Ausgaben für Kriegshilfszwecke K 702·08.

Die Einnahmen der Freien Vereinigung von Frauen und Töchtern der A. T. E.-Bediensteten betrugen im Dezember 1914 K 2743·31, die Ausgaben K 2636·33. Durch eigene Arbeit sowie durch zahlreiche Sachspenden, insbesondere auch seitens der Landbevölkerung des Teplitzer Bezirkes, ist es dieser Vereinigung möglich gewesen, im Jahre 1914 rund 3200 zumeist neue Gebrauchsgegenstände, hierunter vor allem Wäsche und Kälteschutzmittel an das „Rote Kreuz“ abzuführen.

Zum Zwecke von Weihnachtsgaben für die Soldaten im Felde haben die Angestellten der A. T. E. eine besondere Liebesgabensammlung eingeleitet, die außer einer reichen Anzahl von Sachspenden den Betrag von K 764·74 ergab. Mit Hilfe einer weiteren Spende des Kriegshilfefonds unserer Angestellten konnten die Infanterie-Regimenter Nr. 42 und 92 sowie das heimische Landsturmbataillen Nr. 9 zusammen mit 8 großen Kisten von Liebesgaben beteilt werden.

BUCHANZEIGEN.

Sven Hedin, „Nach Osten!“ 182 Seiten, 27 Abbildungen. Feldpostausgabe Mk. 1. Leipzig, F. A. Brockhaus.

Hedin, der schon durch sein Buch über die Westfront so erfolgreich für Deutschlands Ehre gefochten und unsern verblendeten Gegnern das „Volk in Waffen“ als ein leuchtendes Vorbild hingestellt hat, hat im vorigen Jahre mehrere Monate

Digitized by Google

lang die Ostfront bereist, die deutschen, österreichischen und ungarischen Armeen von Memel bis Czernowitz kennen gelernt, ihr Leben und ihr Kämpfen studiert, mit ihren Heerführern als Freund verkehrt, die Schauplätze aller großen Kriegsereignisse besucht, den Zerstörungsweg der moskowitischen Horden mit Entsetzen verfolgt und zuletzt den Siegeszug der verbündeten Armeen bis in das Herz Rußlands hinein mitgemacht.

Reicher noch und vielseitiger als in seinem „Volk in Waffen" ist in diesem neuen Werk die Fülle der Tatsachen und Beobachtungen, der Begegnungen, Schilderungen und Gesichtspunkte, ungleich länger die Front und weit dramatischer der Gang seiner Erzählung, die ihn von den Verwüstungen der Kosaken in Ostpreußen zu den Höhepunkten des Krieges, nach Przemysl und Lemberg, nach Warschau, Nowo-Georgiewsk und Brest-Litowsk führt.

Dankenswert ist besonders Hedins schlagend durchgeführter Vergleich zwischen Belgien und Ostpreußen. Mit Worten flammenden Zornes kennzeichnet er die Heuchelei, die von Mitleid mit den belgischen Franktireurs überfließt, aber kein Wort verliert über die unschuldig hingemordeten Männer, geschändeten Frauen und sinnlos verwüsteten Gegenden Ostpreußens und Galiziens. Hedins Schilderungen dessen, was er dort gesehen hat, werden in der ganzen Welt Aufsehen machen.

Österreichisches Kursbuch. Die soeben erschienene neue Sonderausgabe (Mitte Februar 1916) enthält die Fahrpläne der ungarischen, bosnisch-herzegowinischen und galizischen Eisenbahnen sowie aller bereits im Betriebe stehenden Linien der k. u. k. Heeresbahnen in Russich-Polen. Neu aufgenommen wurde die Abteilung VI „Verbindungen nach dem Balkan" und „Konstantinopel", aus der alle vermittelst der „Balkanzüge" erzielten Anschlüsse genau ersichtlich sind. Dadurch ist sie ganz besonders wertvoll, um so mehr als seit längerem eine so umfangreiche Ausgabe nicht geboten werden konnte. Diese Sonderausgabe ist erhältlich in allen Buchhandlungen, Tabak-Trafiken, Zeitungsverschleißen usw. oder unmittelbar vom Verlage der Waldheim-Eberle-A.-G in Wien, VII., Andreasgasse 19, gegen Voreinsendung von K 2·20 (einschließlich postfreier Zusendung).

Die Eisenbahnanschlüsse. Von Dr. Oskar Engländer, Bahnkommissär der k. k. Staatsbahnen, München und Leipzig. Verlag von Duncker & Humblot. 1915, Preis Mk. 3.

Dr. Engländer hat bereits im Jahre 1908 in den „Mitteilungen des Vereins der Juristen der k. k. Staatseisenbahnverwaltung" die Frage der Eisenbahnanschlüsse in einer anregenden Arbeit unter dem Titel „Über Anschlußverträge" behandelt. Hiedurch hat er die Aufmerksamkeit auf ein Gebiet der Eisenbahnwissenschaft gelenkt, das noch sehr wenig erforscht und wissenschaftlich als ein Ganzes nahezu noch gar nicht behandelt ward. Es ist einerseits zu bedauern, daß diese Anregung keine anderen Fachmänner zu tieferem Eingehen auf die behandelten Fragen veranlaßt hat — andererseits aber erfreulich, daß Dr. Engländer seine damalige Arbeit nunmehr erweitert und vertieft in den Prager Staatswissenschaftlichen Untersuchungen unter dem Titel „Die Eisenbahnanschlüsse" veröffentlicht.

Er behandelt hier zunächst die Regelung der Eisenbahnanschlüsse durch die Staatsgewalt, das ist durch gesetzliche und verordnungsrechtliche Bestimmungen, wobei ein besonderes Augenmerk den begünstigten Anschlüssen der Bahnen niederer Ordnung und den Auslandsanschlüssen gewidmet wird. Die viel umstrittene Frage der gesetzlichen Anschlußpflicht nach § 10 lit. g des Eisenbahnkonzessionsgesetzes bildet den anregendsten Teil dieser ersten Abteilung.

Die zweite Abteilung des Werkes schildert sodann den üblichen Inhalt unserer Anschlußverträge, wobei im allgemeinen die Einteilung und Reihenfolge des amtlichen Anschluß- bezw. Betriebsvertrags — „Normales" beibehalten wurde.

Es ist klar, daß in einem so umfangreichen Stoffe, in dem unzählige Gebiete des Rechtes, der Verwaltung, namentlich der mit der Entwicklung des Eisenbahnwesens zum Usus gewordene Grundsätze behandelt werden, viele Fälle zu finden sind, deren Lösung die Zustimmung aller Kenner des Stoffes nicht finden dürfte. Ein näheres Eingehen hierauf liegt außerhalb des Rahmens dieser kurzen Anzeige.

Was wir aber beim Lesen der „Eisenbahnanschlüsse" vermissen, ist die kritische und juristisch-wissenschaftliche Behandlung der unzähligen, auf diesem Gebiete auftretenden Streitfragen. Es wäre sehr wertvoll gewesen zu erfahren, wie ein so anerkannter Theoretiker und Praktiker, wie Dr. Engländer, sich zu den Streitfragen über die einzelnen durch die Anschlußverträge geschaffenen Rechtsverhältnisse stellt. Ist die Betriebführung ein Bevollmächtigungs-, ein Dienstvertrag usw.? Ist die Mitbenutzung ein Pacht, eine Dienstbarkeit, eine Miete? In welchem Rechtsverhältnis stehen die Bediensteten der Betriebführenden zu der Anschlußbahnverwaltung? und anderes mehreres. Ein reiches Gebiet wissenschaftlicher Behandlung bieten die Fragen der Haftung, die Rechtslage der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-, Kranken- und sonstiger Sozialversicherungsanstalten bei Ereignungen in Grenzstationen, über die Eigentumsverhältnisse, insbesondere bezüglich der Unter-, Ober- und Hochbauten, die oft mit dem Eigentume an Grund und, Boden auf dem sie stehen, nicht übereinstimmen und mit der herrschenden Rechtslehre im Widerspruche stehen.

Sehr wertvoll wäre die Erörterung der Frage gewesen, wie unsere Verträge, ohne Rücksicht auf das Herkommen, zu verfassen wären, die ja, wie jeder Fachmann weiß, sehr erneuerungsbedürftig sind.

Wenn wir nun dem Verfasser den Vorwurf machen, daß er uns von seinem reichen Wissen zu wenig mitgeteilt hat, so wollen wir zugleich hoffen, daß er in einer Neuausgabe seines in allen Fachkreisen sicherlich freudig begrüßten Werkes unsere Wünsche berücksichtigen und hiebei die nicht zu unterschätzenden Entscheidungen und Arbeiten der Zentralbehörden verwerten möge. *Dr. K.*

KLUBNACHRICHTEN.

Unsere Damen-Teeabende.

Zu unserem letzten Berichte ist nachzutragen, daß der Verkauf der von Herrn Oberbaurat Alexander Trutschka gespendeten 7 selbstgemalten Bilder einen Erlös von K 125 ergab, welcher Betrag gänzlich dem von unserem Damenkomitee geschaffenen Fonds für Kriegsfürsorgezwecke zugeführt wurde. Der Teeabend am 2. März zeigte wieder das Bild eines vollbesetzten Saales; die Anziehung übte die Arrangeurin desselben — die Hofburgschauspielerin Frau Gusti Wittels, die ihre Aufgabe in liebenswürdigster Weise löste. Frau Wittels selbst, die uns vortreffliche Vorträge brachte und auch fesche Lieder zum Besten gab, Fräulein Olga Schreiber, meisterhaft am Klavier sowohl in der Konzertnummer als auch als Partnerin des reizenden Fräulein Hansi Dittrich, welche den Bogen mit einer Schneidigkeit führte, um die sie mancher Zigeunerprimas beneiden könnte, und endlich unser Stammgast, Herr Oberrechnungsführer Heinrich Negriolli, zur Laute Lieder singend und von Herrn Heinrich Wimmer begleitet, rechtfertigten voll die gehegten Erwartungen; was aber diesen Abend besonders auszeichnete, war neben den vorzüglichen künstlerischen Darbietungen der warme Ton in der Veranstaltung, der innige Kontakt zwischen Künstlern und Zuhörern. Das wußte Frau Wittels so geschickt einzuleiten, daß dieser Abend mehr einer

Digitized by Google

musikalischen Veranstaltung in der Familie, als einer Aufführung ähnelte, sehr zum Vorteile des Ganzen. Wenn wir berichten, daß 102 Tee verabfolgt wurden, kennzeichnen wir den Besuch; dafür, daß der Tee reichlich mit Beilagen gereicht werden konnte, sorgten die fürsorglichen Spenderinnen, die Damen Gans, Lotty, Mauczka, Proch, Stöger und v. Wittek. 1600 Zigaretten wurden gestopft, und 2 stattliche Ballen Scharpie wurden aus von Frau Poeschko beigestellter Leinwand erzeugt.

In dieser Saison wurden bisher aus 37·7 *kg* bezogener Wolle und eingelaufenen Spenden 230 Paar Socken hergestellt und an das k. k. Eisenbahnministerium, die k. k. Nordbahndirektion und das Kriegsfürsorgeamt abgeführt; aus 836 angekauften Päckchen Tabak sowie Spenden wurden erzeugt und abgeliefert 22.400 Zigaretten für die Verwundeten und 1000 Zigaretten für das Genesungsheim für kriegsverletzte Eisenbahner. Wenn berücksichtigt wird, daß für die 310 Pakete Weihnachtsgaben K 475, für den zu Zigaretten verstopften Tabak K 128 ausgegeben wurden, und der aus dem Erträgnisse des Tee gesammelte Fonds für Kriegsfürsorgezwecke eine schon nennenswerte Höhe erreicht hat, so können unsere Damen wahrlich mit dem Ergebnis ihres Fleißes und ihrer Opferwilligkeit recht zufrieden sein.

Bericht über die Klubversammlung am 29. Februar 1916.

Präsident Exzellenz Dr. Heinrich von Wittek eröffnete die Versammlung mit nachstehenden geschäftlichen Mitteilungen:

„Seit der letzten Klubversammlung sind unserem Klub beigetreten als ordentliche Mitglieder die Herren:

Hugo Fischer, k. u. k. Hauptmann im Eisenbahnbureau des Generalstabes;

Dr. Ernst Baron Seiller, Oberstaatsbahnrat, Abteilungsvorstand im Tarif-Abrechnungsbureau des k. k. Eisenbahnministeriums; als außerordentliches Mitglied:

Frau Direktor Marie v. Hepperger.

Wir begrüßen die neuen Mitglieder herzlichst.

Infolge eines plötzlich eingetretenen Trauerfalles in der Familie einer Dame, die an dem für Dienstag den 7. März in Aussicht genommenen **Autorenabende** mitzuwirken zugesagt hatte, muß in der in unserer Klubzeitschrift bereits veröffentlichten Vortragsfolge eine Änderung eintreten. Dieser Abend wird auf 6 Wochen verschoben.

Bei der Dienstag den 14. März stattfindenden Klubversammlung wird Herr Kommerzialrat Truchseß Oskar Edler von Höfft einen Vortrag über „Die Kriegsausstellung in Wien 1916“ mit Lichtbildern halten.

Dienstag den 21. März hält Herr Obersanitätsrat Dr. Andreas Bogdan einen Vortrag über „Kriegshygienische Eindrücke“ mit Lichtbildern.

Heute haben wir das Vergnügen, Herrn k. u. k. Oberleutnant Dr. Josef Bartha zu hören, der uns mit Zustimmung der ihm vorgesetzten Stellen einen Vortrag über „Das Kriegsgefangenenwesen“ (vom wirtschaftlichen Standpunkte) halten wird, dem wir mit ungeteiltem Interesse entgegensehen.

Ich lade Herrn Oberleutnant Dr. Bartha nunmehr höflichst ein, mit seinem Vortrage beginnen zu wollen.“

Oberleutnant Bartha führte auf Grund der ihm zur Verfügung stehenden statistischen Quellen aus, daß Österreich-Ungarn nach dem dermaligen Stande etwa eine Million Kriegsgefangener zu erhalten hat. Da dies streng nach den Grundsätzen der Haager Konvention, welche die rechtliche Stellung der Kriegsgefangenen in den Artikeln 4 bis 20 genau regelt, erfolge, sei es natürlich, daß die auskömmliche und standesgemäße Ernährung und Bekleidung, dann die hygienische Unterbringung und Bewachung der Gefangenen in groß angelegten Lagern mit empfindlichen Opfern verbunden sei.

Von diesen Kosten werde allerdings bei Friedensschluß ein gewisser Teil rückerstattet werden. Die große Menge der Gefangenen habe die Militärverwaltung vor völlig neue und schwierige Aufgaben gestellt.

In anschaulicher Weise wurden sodann an der Hand zahlreicher Bilder Zelt- und Barackenlager, Isolierbaracken, Spitäler, Bäder, Speicher für Mehl und andere Lebensmittel, Schuster- und Schneiderwerkstätten, Kochkurse, Feuerwehr u. v. a. Wissenswerte vorgeführt. Im einzelnen wurde auch die Nahrung, die Nahrungsmenge, die Höhe der täglichen Unterhaltskosten, dann die Bekleidung und Beschuhung, die Reluten an die gefangenen Offiziere, das Lagergeld sowie die Verwendung der Soldaten zu öffentlichen und Privatarbeiten (Ernte und allerlei Lohnarbeiten) erörtert. Schließlich wurde auch die rechtliche Stellung der Kriegsgefangenen zum privaten Unternehmer in den Kreis der Betrachtung gezogen. Aus den mit lebhaftem Beifalle aufgenommenen Ausführungen Dr. Barthas konnte man mit Genugtuung entnehmen, daß das Los der Kriegsgefangenen in Österreich-Ungarn ein vollkommen erträgliches und die Behandlung eine durchaus milde ist. Der Präsident Exzellenz Dr. von Wittek schloß unter Hinweis auf diesen Eindruck die Versammlung mit Versicherung seines besonderen Dankes an den Herrn Vortragenden.

Südbahn. Ermäßigte Rückfahrkarten in der Relation Wien-Mürzzuschlag zu den Zügen Nr. 39 und 40 (Wien-Südbahnhof ab 6^{25} früh, bezw. Wien-Südbahnhof an 10^{25} abends) werden nicht mehr ausgegeben, weil die Züge Nr. 39 und 40 ab Sonntag den 12. März nicht mehr verkehren.

Gegründet 1842. **Gegründet 1842.**

Bis Ende 1915 über 5300 Lokomotiven geliefert.

Telegramm-Adresse: **Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt.**
Telephon-Nummer 6 Wiener-Neustadt.

Actien-Gesellschaft
der
Lokomotivfabrik
vormals
G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Abteilung für Lokomotivbau:

Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart, für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen.

Abteilung für Kesselbau:

Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate, sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe.

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:

Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art. Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall.

Vorzüglichste Ausführung. ☐ Prompteste Bedienung.

Schnelldreh-Revolverstahl №5% Marke: 5%

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen. Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. **Minenzünder.**
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

□ Eigene Wintersportanlagen. □

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) **Gebäude** samt deren Zubehör, b) **Mobilien** aller Art, c) **Bodenerzeugnisse** gegen Hagelschlag. /49

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
□ Turin 1911: 2 Große Preise □

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Regulierverrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Telephon für Sackbestellungen 12986. Telephon für Fuhrenbestellungen 21115.

D. BERL

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und erstklassige Dzieditzer Steinkohlenbriketts.

A. Fross-Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

□ Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, □
Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.
Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.

Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- u. Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.

◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hillscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 7. Wien, den 1. April 1916. XXXIX. Jahrgang.

INHALT: Anzeigen. — Beitrag zur Geschichte der elektrischen Eisenbahneinrichtungen. (Fortsetzung folgt.) — Sektionschef Dr. Ing. h. c. Gölsdorf †. — Verschiedenes: Stand der Eisenbahnbauten in Österreich. Die schnellsten deutschen Züge. — Buchanzeigen: Berichte der „Schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb". — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Einladung.

Der Ausschußrat beehrt sich hiemit, zu der am

Dienstag den 9. Mai 1916, 6 Uhr abends

im

Versammlungssaale des Klub, I. Nibelungengasse 3

stattfindenden

XXXIX. ordentl. Hauptversammlung

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten

einzuladen.

Tagesordnung:

1. Bericht des Ausschußrates über das Klubjahr 1915.
2. Bericht der Rechnungsprüfer.
3. Wahl eines Vizepräsidenten, eines Schriftführers und von sechs Mitgliedern des Ausschußrates, ferner der Rechnungsprüfer und deren Stellvertreter.
4. Beschlußfassung über etwa angemeldete Anträge.

Es wird ersucht, dieser Versammlung beizuwohnen und etwa beabsichtigte Anträge (Punkt 4 der Tagesordnung) bis längstens 1. Mai dem Präsidium bekanntgeben zu wollen.

Der Ausschußrat
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Zur Beachtung! Sollte die einberufene Hauptversammlung mangels der satzungsmäßig erforderlichen Anzahl von Mitgliedern (mindestens ein Zehntel der Gesamtzahl der Klubmitglieder) nicht abgehalten werden können, findet um 6½ Uhr (also eine halbe Stunde später) eine außerordentliche Hauptversammlung statt, die, ohne Rücksicht auf die Zahl der Anwesenden, beschlußfähig ist.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der „Österreichischen Eisenbahn-Zeitung", in ihren Arbeiten für die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" Fremdworte und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Klubanzeigen.

Jeden Donnerstag von halb 5 bis halb 8 Uhr nachmittags Zusammenkunft der Damen und Herren im Klubsaale für Zwecke der Kriegsfürsorge. Arbeitsstoff wird vom Klub beigestellt. Für die Verabreichung von Tee ist Vorsorge getroffen. Nach Tunlichkeit werden künstlerische oder der gegenwärtigen Zeit entsprechende Vorträge geboten werden.

Dienstag den 11. April, um 7 Uhr abends, Klubversammlung. Vortrag Seiner Exzellenz des Herrn Wirklichen Geheimen Rates und ordentlichen Honorarprofessors an der Universität in Berlin Dr. Alfred von der Leyen über: „Die künftigen Verkehrsverhältnisse zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche." Gastkarten für von Klubmitgliedern eingeführte Gäste in beschränkter Anzahl im Klubsekretariate erhältlich.

Samstag den 15. April, um 7 Uhr abends, „Autorenabend" zu Gunsten der Kriegsfürsorge. Vortrag eigener Dichtungen durch die Damen: Karola Baronin Buschmann, Louise Gräfin Saracini-Belfort, Irma von Wittek und Herrn Dr. Hans Müller. Freiwillige Spenden zu Gunsten der Kriegsfürsorge werden im Klubsekretariate entgegengenommen.

Dienstag den 18. April, halb 7 Uhr abends, Klubversammlung. Vortrag des Herrn Staatsbahnrates Doktor Viktor Leipen über seine Reise „Mit dem Balkanzuge nach Konstantinopel." Eingeführte Gäste willkommen. Mit diesem Vortrage schließt die Vortragssaison 1915/1916.

Verlautbarung.

Von den in unserem Klub aufliegenden Zeitungen und Zeitschriften sind noch zu vergeben:

Sämtliche Tagesblätter, ferner Fliegende Blätter, Humoristische Blätter, Wiener Bilder, Glasers Annalen für Handel und Gewerbe, Das Schiff.

Der Preis beträgt je ein Drittel des Erstbezugspreises. Vormerkungen und Auskünfte im Klubsekretariate.

Digitized by Google

Beitrag zur Geschichte der elektrischen Eisenbahneinrichtungen*).

Von L. Kohlfürst.

(Fortsetzung zu Heft 3.)

Als die bedeutendste und ausgedehnteste der innerhalb der nächsten Jahre zustande gekommenen Ausführungen ist eine aus drei Stellwerken bestehende, im Jahre 1883 erbaute und im Jänner 1884 in Betrieb gesetzte Sicherungsanlage des Bahnhofes Linz a. d. D. besonders hervorzuheben. Diese umfaßte 57 Hebel, von denen 18 zum Stellen von Signalen, 35 zum Stellen und Verriegeln von 50 Weichen und 4 Hebel bloß zum Verriegeln von Weichen dienten. Alle Signale, nämlich 8 Einfahr- und 9 Ausfahrsignale lagen unter Blockverschluß und die zugehörige Einrichtung für den Fahrdienstleiter bestand sonach aus 17 Blockfeldern. Über die Weiterentwicklung oder vielmehr über die Gesamtentwicklung der mechanischen Siemens & Halskeschen Stellwerkseinrichtungen auf österreichisch-ungarischen Eisenbahnen gewährt die nachstehende Zusammenstellung[56]) sowohl gegenständlich als in zeitgeschichtlicher Beziehung die näheren Einzelheiten:

Von Siemens & Halske für österr.-ungar. Eisenbahnen erstellte mechanische Weichen- und Signalstellwerke mit elektrischer Blockung.

Besteller	Zeit der ersten Ausführungen	Anzahl der				Davon sind abhängig						
		Blockapparate	Elektr. Einrichtungen	Hebel-Apparate	Hebel und Kurbeln	Distanzsignale	Rangiersignale	Mastsignale	Signalflügel	Geleise-Sperren	Weichen-Stellriegel	Weichenriegel
K. k. österr. Staatsbahnen	1879	1810	9.749	1207	10.301	1218	143	1961	3024	82	4.892	2431
K. k. Nordbahn	1883	491	2.444	297	3.199	415	100	511	801	38	2.035	341
K. k. Staatseisenbahngesellschaft	1877	297	1.651	226	2.097	286	59	478	762	68	1.211	627
K. k. Nordwestbahn	1888	22	135	32	112	19	—	76	130	6	50	103
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	1884	118	653	244	1.474	29	25	329	533	6	1.085	251
K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang	1895	10	67	11	111	11	1	34	59	6	34	49
K. k. Böhmische Nordbahn	1893	46	209	66	418	94	3	92	161	10	139	160
K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1877	15	106	12	93	27	3	17	28	1	69	9
Ausschl. priv. Buschtehrader Eisenbahn	1899	15	102	8	139	34	—	17	27	—	82	41
Wiener Stadtbahn	1898	46	407	13	52	5	—	15	17	—	7	16
Andere inländische Bahnen	1892	5	15	28	134	—	1	54	69	—	40	81
K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn	1889	27	152	18	151	18	2	49	71	—	103	19
Königl. ungarische Staatsbahnen	1887	335	1.800	175	1.781	129	14	478	637	19	785	178
Verschiedene Abnehmer	1887	2404	18.018	284	2.608	303	89	282	441	3	840	118
Im ganzen seit 1877 bis zum 31. Juli 1912 ausgeführt		5641	30.508	2623	22.670	2588	449	4393	6760	289	11.374	4924

Die in der letzten Linie dieser Tafel für „Verschiedene Abnehmer" ausgewiesenen Ziffern beziehen sich auf jene Einrichtungen, die nicht auf unmittelbare Bestellung österreichisch-ungarischer Eisenbahnverwaltungen, sondern im Wege von Unternehmern geliefert worden sind. Zu den Neuerungen, welche im Gebiete des Eisenbahnsicherungswesens durch das Siemens & Halskesche Wiener Werk in Österreich-Ungarn zur Einführung gelangten, gehören im Jahre 1890 der Fahrstraßenverschluß nach Rank scher Bauart, im Jahre 1892 die selbsttätigen Haltfallanordnungen an Signalflügeln, 1894 die Gleich- und Wechselstromsperren in Verbindung mit isolierten Schienen und Relais usw. Preßgassignale sind die ersten im Jahre 1912 aufgestellt worden.

Was sonstige Abänderungs- oder Erweiterungsversuche anbelangt, käme etwa zunächst eines „Widerrufschalters mit selbsttätiger Rückstellung" zu gedenken, welcher dem Nordbahningenieur S. Brand[57]) im Jahre 1903 patentiert worden ist. Diese Anordnung übt im Zusammenhang mit der gewöhnlichen Hilfsblockeinrichtung den Zwang zur Blockung des Signals bei weißgeblendetem Hilfsblock, ermöglicht beim Widerruf die Blockung des Signals im Kurzschluß und vermittelt die Aufhebung der Signalsperre nicht mechanisch, sondern elektrisch, weshalb der Stellwerkswärter hiezu keinen Bleiverschluß zu lösen braucht.

Eine andere, ebenfalls bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1904 in Verwendung gekommene kleine Weiterung bezweckt die Schonung der an Stellwerken oder allenfalls auch an Blocksignalstellen auf der Strecke in die Signalsperre eingeschalteten Batterien, welche dort, wo viele und lange Güterzüge verkehren, die mitunter mehrere Minuten brauchen, um über die isolierten Schienen hinweg zu gelangen, stark beansprucht werden. Zu dem Ende hatte Franz Degen[58]) in den Stromweg, der über die Tastersperre zur Erde verlauft, eine Kontaktvorrichtung eingelegt, welche unterbrochen wird, sobald die Ortsbatterie zu Beginn des Befahrens der isolierten Schienen ihre Aufgabe erfüllt, nämlich den Hilfsblock ausgelöst und sonach die Tastersperre freigemacht hat. Auf diese Weise wird also der über-

*) Vgl. Jhg. 35 (1913), Nr. 28, 30 und 33, sowie Jhg. 36 (1914 Nr. 22, 26, 29 und 30.

[56]) Auszug aus der vom Wiener Werk der Siemens & Halske-Aktiengesellschaft ausgegebenen „Zusammenstellung der auf den verschiedenen österreichischen, ungarischen, rumänischen, griechischen, ägyptischen Eisenbahnen bis zum 31. Juli 1912 ausgeführten Eisenbahn-Sicherungsanlagen."

[57]) Vgl. „Österr. Eisenbahnzeitung", 1903, S. 165.

[58]) Vgl. Th. Kittl: „Elektrotechn. Neuigkeitsanzeiger und maschinentechn. Rundschau", Wien, 1905, S. 69.

Digitized by Google

flüssig lange Schluß der Ortsbatterie verhindert, während inzwischen im Relais der Wechselstromweg regelrecht so lange unterbrochen und mithin die Absendung von Entblockungsströmen unmöglich bleibt, als die isolierten Schienen vom Fahrzeuge besetzt sind.

Aus den Werkstätten des „Südbahnwerk für Zentralweichen-, Signal- und Barrierenbau" in Wien sind zwischen 1903 und 1904 eigentümliche Abarten der Siemens & Halkeschen Blockverschlüsse hervorgegangen, an denen die Ankerschneiden und Rechen der elektrischen Auslösung als Stromwege ausgebildet waren, so daß sie, mit den Auslöseelektromagneten anderer gewöhnlicher Blockfelder gekuppelt, für die letzteren als nelbsttätig steuernde Sender wirken konnten. Diese sogesannte „zwangläufige Steuerung"[59]) ist sowohl für Induktionwechselströme als für gleichgerichteten Batteriestrom ausgeführt und in dieser zweifachen Form namentlich für eine Sperrfeldanordnung benutzt worden, die ohne Beischaltung eines Relais die vorzeitige Absendung von Entblockungsströmen unmöglich macht. Auch geschieht hiebei das Schließen des Entriegelungsstromes der Druckknopfsperre durch die fahrenden Züge nicht mit Hilfe in das Fahrgeleise eingefügter isolierter Schienen, sondern durch besondere federnde, 6 bis 7 *m* lange U-förmige Stahlblechschienen ausgeführte Streckenstromschließer, welche von den Fahrzeugen durch Auflaufen der Radkränze niedergedrückt, das ist tätig gemacht werden.

Oberingenieur Martin Boda hat im Jahre 1906 eine Einrichtung angegeben, durch welche sich lediglich mittels bekannter, in ihrer Wirkungsweise durchaus erprobter Bestandteile der Siemens & Halskeschen Stellwerke dieselben Aufgaben erfüllen lassen, welche den in Deutschland allgemein angewendeten sogenannten Hebel- und Unterwegssperren hinsichtlich der regelrechten Blockung des Anfangblocks einer Streckensicherung übertragen sind. Diese Sperren können allerdings entbehrt werden, wenn, wie dies in Österreich-Ungarn der Fall ist, der elektrische Fahrstraßenverschluß grundsätzlich auch auf die Ausfahrstraße sich ausdehnt. Immerhin werden nun den Hebel- und Unterwegssperren manche Schattenseiten[60]) vorgeworfen und eben deshalb lehrt Boda, wie sie durch bestimmte Taster und Schieber, deren sichere Wirksamkeit bekannt und erfahrungsmäßig außer Zweifel gestellt ist, ersetzt werden können, eine Anordnung, welcher in der vorgeschlagenen Durchführung[61]) wertvolle Einfachheit, Übersichtlichkeit und leichte Zugängigkeit kaum abzusprechen sein dürfte.

4. Kraftstellwerke in Österreich-Ungarn. Wie es scheint, sind in Österreich-Ungarn niemals andere Kraftstellwerke erdacht, versucht oder erstellt worden, als rein elektrische. Bei der ältesten einschlägigen, von F. X. Bachmann 1888 geschaffenen Anordnung[62]), welche 1889 in Währing bei Wien im Modell ausgestellt war, hatte der Erfinder bereits Elektromotoren mit wechselbarer Umlaufrichtung zur Anwendung gebracht, welche durch Vermittlung von Schneckenvorgelege die Weichenstange antrieben und gleichzeitig das Bild des Weichensignals wechselten. Die Weichen sollten vom Fahrdienstleiter selber gestellt und deshalb die mit Pfeilen bemalten, als große Knöpfe ausgebildeten Stromschalter auf einer Tafel angebracht werden, welche, ähnlich wie es bei den allerneuesten amerikanischen Sicherungsanlagen nicht selten vorkommt, eine Nachbildung der Geleiseanlagen darstellte. Die jeweilige Lage der Weichenschalter bezw. der Knöpfe kennzeichnete also die wirkliche Lage der zugehörigen Weichen; außerdem war für jede Weiche zur Überwachung eine mit einem Wecker im Ortsschluß gebrachte Abfallscheibe vorgesehen, welche bei Eintritt von Linienstörungen und namentlich in dem Falle, als der Anschluß der Spitzschiene nicht gehörig erfolgte, tätig wurde.

Annähernd zu derselben Zeit sind auch seitens des Wiener Werkes der Siemens & Halske-Aktiengesellschaft bereits die ersten Versuche mit ein Paar auf dem Wiener Westbahnhof der k. k. österr. Staatsbahnen eingelegten, rein elektrisch stellbaren Weichen[63]) eingeleitet und ein von dem Oberingenieur Karl Moderegger der Firma ausgearbeitetes kleines Stellwerk gleicher Betriebsform im Jahre 1891 in Frankfurt a. M. zur Anschauung gebracht worden, wo es die Hauptsehenswürdigkeit der damaligen internationalen elektrischen Ausstellung bildete. Ein zweites in den Wiener Werken ausgeprobtes, für die Weltausstellung in Chicage bestimmtes Stellwerk gleicher Art erwies sich bereits so tadellos, daß es die Kaiser Ferdinands-Nordbahn veranlaßte, der Firma Siemens & Halske den Antrag zu stellen, einen größeren praktischen Versuch mit dieser neuen Art Stellwerken auf den soeben im Umbau begriffenen Bahnhof Prerau[64]) durchzuführen. Der zuerst hergestellte, am 17. September 1894 dem Betrieb übergebene Teil dieser Prerauer Anlage umfaßte zunächst 11 einfache und 4 Doppelweichen, 3 Distanz-, 2 Einfahrt-, 4 Ausfahrt- und 2 Rangiersignale, die von einem am Nordende des Bahnhofes errichteten Stellwerksturm aus gestellt wurden, während die ergänzende Block- und Überwachungseinrichtung

[59]) Vgl. Professor Dr. A. Tobler: „Schweizerische Bauzeitung", 1906, B. XLVII, Nr. 16 u. 17; vgl. auch „Dinglers Polytechn. Journal" v. 15. Juli 1905.

[60]) Vgl. Struk: „Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen", 1904, Nr. 62 u. 63; 1915 Nr. 59 u. 60.

[61]) Vgl. M. Boda: „Organ f. d. Fortschritte des Eisenbahnwesens", 1906, S. 89.

[62]) Vgl. R. Petsch: „Elektrotechn. Zeitschrift", 1889, S. 518.

[63]) Vgl. „Geschichte der Eisenbahnen der Österr.-Ungar. Monarchie", B. III, S. 82.

[64]) Vgl. W. Ast: „Bulletins des internationalen Eisenbahn-Kongresses", 1895, Frage X, B.

Digitized by Google

im Dienstzimmer des Fahrdienstleiters Platz fand. Für den Antrieb der Weichen und Signale dienten Ströme von 2 bis 3 Amp., welche eine Speicherbatterie von 60 Tudor-Zellen lieferte; 10 weitere solche Zellen waren für den Betrieb der Überwachungseinrichtungen oder als Verstärkungsbatterie vorgesehen. Dieser Batteriestand war aber bereits für die Gesamtanlage bemessen, die drei Stellwerke umfaßt und zufolge des Zusammenhanges mit der Umstaltung des Bahnhofes, nebenbei bemerkt, erst im Jahre 1896 vollendet werden konnte. Der Ladestrom für die vorerwähnten Sammlerzellen wurde der elektrischen Lichtanlage der Station mit Hilfe einer Ausgleichmaschine entnommen, welche die Spannung des Beleuchtungsstroms von 260 auf 130 bis 150 Volt herabminderte. Das Beispiel, welches die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit der Errichtung des ersten rein elektrisch betriebenen Siemens & Halskeschen Kraftstellwerkes[65]) in Prerau gab, welcher sie bald darauf auch noch in ihrer Station Oświecim eine zweite folgen ließ, hatte sich, wie bereits früherhin dargelegt worden ist, als bahnbrechend erwiesen. Aus dem nachstehenden Ausweis erhellt nun in Sonderheit, wie sich die Erstellung der in Rede stehenden Einrichtungen auf österreichisch-ungarischen Eisenbahnen weiter entwickelt hat.

Von Siemens & Halske in Wien für österr.-ungar. Eisenbahnen erstellte, rein elektrische Kraftstellwerke[66]).

Besteller	Anzahl der									Isolierte Schienen		Schienenkontakte	Akkumulatoren	
	Stationsapparate	einmündenden Strecken	Hebelapparate	Distanzsignale	Rangiersignale	Mastsignale	Signalflügel	Weichenstellriegel	Weichenriegel	als Druckschienen	zur Auflösung d. Fahrstraßen		Anzahl der Zellen	Leistungsfähigkeit in Kilowattstunden
Kaiser Ferdinands-Nordbahn seit 1894	6	10	7	12	15	45	52	154	—	62	26	2	140	57·4
Wiener Stadtbahn seit 1898	8	27	12	17	18	85	99	208	—	92	151	9	1124	604·8
K. k. österr. Staatsbahnen seit 1900	6	10	10	12	27	50	78	178	—	36	136	—	991	160·5
Kgl. ungar. Staatsbahnen seit 1900	1	4	1	2	1	8	16	17	2	9	9	—	97	76·0
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft seit 1912	1	1	2	1	8	9	10	45	—	—	16	—	192	36·0
Im ganzen bis zum 31. Juli 1912 ausgeführt	22	52	32	44	69	197	255	602	2	199	338	11	2544	934·7

Eine im Jahre 1902 in Prag erschienene Druckschrift, in welcher Franz Křižik[67]) die günstige, wirtschaftlich vorteilhafte Verwertbarkeit der Starkströme für den Betrieb von Eisenbahnsignaleinrichtungen usw. befürwortend darlegt, enthält im besonderen auch die Beschreibung eines unter diesem Gesichtspunkte von Křižik entworfenen Streckenblocksignales sowie eines rein elektrisch betriebenen Weichen- und Signalstellwerkes. Gleichwie beim ersteren der Signalantrieb durch Solenoide geschieht, so soll in Abweichung von allen sonstigen verwandten elektrischen Anordnungen auch die Weichenstellvorrichtung durch zwei kräftige, mit kegelförmigen Kern- und Anlaufwiderständen versehene Solenoide bewegt werden. Die jeweilige Ruhelage des Antriebes bezw. der Weiche wird durch einen Überwachungsstrom nicht nur zurückgemeldet, sondern rücksichtlich des guten Zungenanschlusses der Weiche auch dauernd gesichert, und zwar derart, daß die letztere aufschneidbar ist und sich, nachdem sie bei einem solchen Anlaß durchfahren wurde, selbsttätig wieder in die innegehabte Lage zurückbegibt. Eine Betriebsanlage nach diesem in allen Einzelheiten sorgsamst ausgearbeiteten und aller von Kraftstellwerken geforderten Bedingungen rechnungtragenden Entwurfe ist, wie es scheint, zurzeit noch nicht zur Ausführung gekommen.

(Fortsetzung folgt.)

[65]) Vgl. „Organ f. d. Fortschritte d. Eisenbahnwesens", Heft 8 bis 11; 1895, „Zentralblatt d. Bauverwaltung", 1896, S. 210 u. 216.

[66]) Entnommen der von der Siemens & Halske-Aktiengesellschaft in Wien ausgegebenen „Zusammenstellung der auf den verschiedenen österreichischen, ungarischen, rumänischen, griechischen und anderen Eisenbahnen bis zum 31. Juli 1912 ausgeführten Eisenbahnsicherungsanlagen".

[67]) Vgl. Fr. Křižik, „Anwendung des Starkstromes im Eisenbahndienste", Prag. Im Verlag der Firma Fr. Křižik, 1902.

Sektionschef Dr. Ing. h. c. Karl Gölsdorf †.

Allzufrüh wurde am 18. März l. J. einer unserer besten Eisenbahnfachmänner von dieser Welt abberufen, mitten in seinem bahnbrechenden Schaffen.

Als Sohn des (späteren) Maschinendirektors der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, Hofrat L. A. Gölsdorf, am 8. Juni 1861 in Wien geboren, wurde er schon als Oberrealschüler von seinem Vater zu zeichnerischen Arbeiten verwendet, wodurch nicht nur seine Aufmerksamkeit für Entwürfe von Lokomotiven erweckt, sondern auch die Saat gelegt wurde für seine fruchtbringenden, genialen Gebilde auf dem Gebiete des Lokomotivbaues, die in späteren Jahren seines Schaffens erstanden. Im Jahre 1884 verlies Gölsdorf die k. k. Technische Hochschule in Wien, in der er sämtliche Staatsprüfungen mit Auszeichnung abgelegt hatte. Vom

Digitized by Google

September 1884 bis 1889 stand er in Diensten der Maschinenfabrik der k. k. priv. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft; am 13. November 1891 trat er zur damaligen k. k. Generaldirektion der österr. Staatsbahnen als Ingenieuradjunkt über.

Hier, am richtigen Orte, in schöpferischer Tätigkeit im Lokomotivbaue verwendet, bereitete er jene Neuschöpfungen auf diesem Gebiete vor, die in späteren Werken tonangebend für das gesamte In- und Ausland wurden.

Rasch stieg Gölsdorf die Leiter der Beamtenlaufbahn empor und wurde im Jahre 1906 Vorstand des Departements für Lokomotiv- und Wagenbau im k. k. Eisenbahnministerium, 1910 wirklicher Ministerialrat. Kurze Zeit nachher wurde ihm die Leitung der Sektion für Konstruktion des Lokomotiv- und Wagenbaues sowie für den Werkstättendienst übertragen. Im Jahre 1913 erhielt Gölsdorf den Titel eines k. k. Sektionschefs.

Schon als junger Oberingenieur wurde Gölsdorf das goldene Verdienstkreuz mit der Krone verliehen, später das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens; verschiedene ausländische Ordenverleihungen gaben Beweise, in welch hohem Grade Gölsdorfs Verdienste im Auslande verstanden und gewürdigt wurden und namentlich die Technische Hochschule in Hannover ehrte Gölsdorf durch die Verleihung des Doktor-Titels h. c.

In konstruktiver Hinsicht war Gölsdorf im Lokomotivbau der Jetztzeit ein hervorragender Führer, in der Formgebung sowohl im einzelnen als insbesondere in der Gesamtanordnung seiner Fahrzeuge zeigte sich seine hohe künstlerische Begabung; hierin war er wohl unerreicht.

Jene, denen es gegönnt war, Gölsdorf als Chef betrachten zu dürfen, verloren in ihm den stets geduldigen Lehrer und Meister, der es verstand, sein glänzendes Wissen in unvergleichlicher, immer zielsicherer Form seiner freudig aufhorchenden Schülerschar zu vermitteln.

Ein guter, edler Mensch ging mit Gölsdorf dahin, ein von allen ihm unterstellten Beamten geradezu mit Begeisterung geliebter, verehrter und nun mit Schmerzen betrauerter Chef.

VERSCHIEDENES.

Stand der Eisenbahnbauten in Österreich. Ende des ersten Halbjahres 1915 waren an Eisenbahnlinien und zweiten Geleisen fast 180 *km* in Bau, und im zweiten Halbjahre kamen 36 *km*, darunter 24 *km* zweites Geleise in der Strecke Leitmeritz—Schreckenstein, hinzu. Von diesen 216 *km* Bahnstrecken und zweiten Geleisen wurden 83·1 *km* im zweiten Halbjahre dem Verkehr übergeben, darunter 79·4 *km* zweites Geleise in den Strecken Schwarzbach—St. Veit bis Saalfelden und Kitzbühel—Wörgl nebst der Zugförderungsanlage in Wörgl. Die übrigen eröffneten Strecken gehören Lokal- und Kleinbahnen an. Am Schlusse des Jahres 1915 waren noch 133 *km* Bahnstrecken und zweite Geleise im Bau; hievon entfallen auf Hauptbahnen: die Linie Knin—Pribudic—Landesgrenze 22·2 *km*, der Verschiebbahnhof zwischen Hostivar und Wrschowitz-Nusle der Linie Gmünd—Prag 4·8, die Verbindungsstrecke zwischen der Linie Brünn—Prag und Wrschowitz-Nusle der Linie Gmünd—Prag 6·6, Umbau des Bahnhofes in Linz der Linie Wien—Salzburg 5·3, zweites Geleise in der Strecke Leitmeritz—Schreckenstein der Linie Wien—Tetschen 24 *km*.

Die schnellsten deutschen Züge. Bis vor kurzem war der schnellste Eisenbahnzug in Deutschland der Berliner Schnellzug nach Hamburg D 20. Er brauchte für die 286·8 *km* lange Strecke bis Hamburg 194 Minuten, hatte also eine Stundengeschwindigkeit von 88·7 *km*. Jetzt ist ein Zug entdeckt worden, der 1·2 *km* in der Stunde mehr fährt: der D 8 auf der Strecke von Hannover nach Minden, der diese Strecke von 64 *km* in 43 Minuten durchrast. Der drittschnellste deutsche Eisenbahnzug ist der bayerische D 79 von München nach Nürnberg mit 88·3 *km* Stundengeschwindigkeit, dann folgen drei D-Züge von Halle nach Berlin mit je 88·2 *km* in der Stunde. Deutsche Schnellzüge fahren jetzt im Durchschnitt 63·3 *km* die Stunde. Die eigentlichen Luxuszüge sind keineswegs die schnellsten. Sie laufen im Durchschnitt 65·8 *km* die Stunde.

BUCHANZEIGEN.

Berichte der „Schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb". Die unter dem Namen „Schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb" seit 12 Jahren bestehende, vornehmlich über Anregung von Dr. Tissot und Professor Dr. Wyssling aus dem Schweizer Elektrotechnischen Verein hervorgegangene, besonders vom Eidgenössischen Eisenbahndepartement, den Schweizerischen Bundesbahnen, den schweizerischen Konstruktionsfirmen und Berufsverbänden der beteiligten Industriezweige erhaltene Vereinigung hat es sich zur verdienstvollen Aufgabe gestellt, alle jeweils zeitgemäßen oder namentlich für die Schweiz einer näheren Prüfung bedürfenden Fragen fachlichen Sonderberatungen zu unterziehen und die Berichte, die hierüber von den Mitgliedern an die einzelnen Abteilungen der Kommission erstattet werden, nach erfolgter Überprüfung und Beurteilung zu veröffentlichen. In diesem Sinne sind seit 1906 bereits vier — einschlägige Flugschriften im Drucke erschienen, denen jüngst in ein einheitlicheres Kleid gebracht — vier Hefte „Berichte" nachfolgten. Hievon brachte **Heft 1** eine bemerkenswerte vergleichende Abhandlung von Professor Dr. Wyssling über die elektrischen Bahnen Nordamerikas. Das uns vorliegende **Heft 2** (Zürich bei Rascher & Co., Preis Mk. 2·40) stammt aus der Feder des Ingenieurs E. Huber und ist der „Wegleitung für die Gestaltung der Anlagen für elektrische Zugförderung mit hochgespanntem Einphasenwechselstrom auf schweizerischen Normalspurbahnen" gewidmet. Diese Arbeit fußt auf einer von der Studienkommission im Mai 1912 gefaßten Entschließung, laut welcher für den Betrieb der elektrischen Vollspurbahnen der Einphasenwechselstrom, ferner als Periodenzahl 15 und als Spannung am Fahrdraht 15.000 Volt, allenfalls 10.000 Volt, grundsätzlich angenommen, bezw. empfohlen worden war. Von dieser Richtschnur geleitet, behandelt der Verfasser seinen Gegenstand voll klarster Gründlichkeit, indem er, für das leichtere Verständnis der in seiner Schrift gebrauchten Fachausdrücke zunächst wertvolle Begriffserläuterungen vorausschickend, die Regelwerte der Betriebsgrößen, die Einzelheiten der Anlagen für die Kraftwerke und Unterwerke, dann die Ausführung der zwischen Kraftwerk und Bahnlinie sowie längs der letzteren erforderlichen Leitungen in Behandlung zieht, um schließlich seine äußerst sorgsamen Feststellungen, Erwägungen und Vorschläge auch noch kurz auf die Triebfahrzeuge auszudehnen. **Heft 3** (Zürich bei Rascher & Co. Preis Mk. 3·20) enthält ein nach Vorarbeiten der Ingenieure L. Thormann, F. Eckinger und Reverdin von Professor Dr. W. Kummer und Professor Dr. W. Wyssling fertiggestellten „Bericht über bestehende elektrische Bahnbetriebe in Europa". Derselbe bringt in 16 Tafeln ebenso fesselnde als lehrreiche Angaben über Bauausführung, über Kraftbeschaffung, Betriebsleitungen und Triebfahrzeuge (Kraftwagen und Lokomotiven). Diesem reichen Schatz für vergleichende Studien sind kurze Schilderungen der allgemeinen Verhältnisse aller 38 in die Zusammenstellungen aufgenommenen Bahnen vorausgeschickt. Das **Heft 4** (Zürich bei

Digitized by Google

Rascher & Co.), nach Arbeiten der Ingenieure L. Thomann, Dr. W. Kummer, Weber-Sahli und anderer Mitglieder des Unterausschusses II bearbeitet von Professor Dr. W. Wyssling, beschäftigt sich auf Grund ausführlicher Studien und Vorerhebungen mit dem Vergleich verschiedener Arten von elektrischer Zugförderung, und zwar: 1. hinsichtlich ihrer Eignung in technischer Hinsicht sowie 2. in bezug auf die Sonderanforderungen eines sicheren und wirtschaftlichen Bahnbetriebes. In Betracht gezogen sind Gleichstromanlagen mit dritter Schiene und Spannungen bis 800 Volt, dann ebensolche mit Oberleitung bis zu 3000 oder 2 × 3000 Volt, ferner Anlagen für Dreiphasen-Wechselstrom mit zwei Oberleitungen (5000 bis 8000 Volt, Periodenzahl 15 und 50) sowie für Einphasen-Wechselstrom (bis 15.000 Volt, Periodenzahl 15 bis 20). Die einerseits mit aller wissenschaftlichen Strenge, andererseits mit gewissenhaftester Berücksichtigung sämtlicher einschlägigen praktischer Erfahrungen durchgeführten Erhebungen und Vergleiche stellen eine bahnbrechende Arbeit dar und erbrachten das bereits bei Besprechung des Heftes 2 erwähnte Schlußergebnis, daß sich die Zugförderung mittels Einphasen-Wechselströmen von 15 Perioden und 15.000 oder 10.000 Volt Spannung für die Verhältnisse der Schweizer Vollbahnen als die günstigste bewährt.

Es braucht schließlich nach den obigen Darlegungen wohl kaum erst besonders hervorgehoben zu werden, daß alle von der Schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb ausgehenden Veröffentlichungen, namentlich die Berichte ohne Unterschied für alle, welche bei Entwürfen, bei der Ausführung oder beim Betrieb elektrischer Bahnen leitend beteiligt sind, ebenso für alle Behörden, Körperschaften usw., die in die Lage kommen können, in derlei Angelegenheiten Gutachten abzugeben, Meinungen zu äußern, Beschlüsse zu fassen oder Entscheidungen zu treffen — nicht nur für die Schweiz, sondern für überall — eine Fundgrube wertvollster grundlegender Behelfe und richtunggebender Unterlagen darstellen, welche die weitgehendste Beachtung verdienen. *L. K.*

KLUBNACHRICHTEN.

Unsere Damen-Teeabende.

9. März. Arrangement Frau Inspektor Taussig; mitwirkend: Fräulein Anna Höllering, Vorträge; Herr Konzertmeister Fritz Brunner, großes Violinkonzert; Herr Anton Amon, Mitglied des Deutschen Volkstheaters, Vorträge; Herr Professor Fritz Lauge, Altwiener Dosenstücke; Frau Hofopernsängerin Emma Hoy; Fräulein Susi Bachrich, Herr Professor Wilhelm Sommer. Ausgegeben 99 Tee; erzeugt 1900 Zigaretten und viel Scharpie. Spenden die Damen: Millemoth, Möllwald, Poeschko, Proch, v. Wittek, Woitischek. Die deklamatorischen und musikalischen Vorträge wiederum vortrefflich, Unterhaltung sehr lebhaft, Fleißnote für die Damen: ausdauernd.

16. März. Arrangement Frau Staatsbahnrat Leipen; mitwirkend: Frau Malvine Johanny, Vorträge; Dr. Paul Weingarten, Klavierkonzert; Frau Profesor v. Leixner, Gesangsvorträge; Herr Hofschauspieler Fritz Blum, Deklamationen; Fräulein Blanka Glossy, Vorträge, Altwiener Gesänge und Tänze. Ein Auftreten überbot an Meisterschaft das andere; Fräulein Glossy wurde feierlichst zum Klubliebling ernannt. Ausgegeben 145 Tee; Spenden brachten: Frau Proch, Frau v. Steyrer, Fräulein v. Wittek. Erzeugt 1500 Zigaretten. Insgesamt: glänzend.

23. März. Arrangement Frau Direktor Feigl; über diesen, sehr angeregt verlaufenen Abend wird in der nächsten Nummer berichtet werden.

Die nächsten Teeabende leiten: Am 30. März Herr Professor Fitzner; am 6. April Herr Uhlenhut; am 13. April das Damenkomitee, und mit diesem Abende schließen für diese Klubzeit die Donnerstagszusammenkünfte. Über das Gesamtergebnis wird im Heft vom 1. Mai berichtet werden.

Bericht über die Klubversammlung am 14. März 1916.

Präsident Se. Exzellenz Dr. Heinr. R. v. Wittek eröffnete die Versammlung mit nachstehenden geschäftlichen Mitteilungen:

„Seit unserer letzten Klubversammlung ist Herr A. Beyer, Inspektor der k. k. österreichischen Staatsbahnen i. R. gestorben.

Der Verstorbene war mehrere Jahre unser Klubmitglied und werden wir demselben ein treues Gedenken bewahren.

Wie aus der Verlautbarung im letzten Hefte unserer Klubzeitung zu entnehmen, haben wir außer fast allen Tagesblättern auch noch mehrere illustrierte Zeitungen und Witzblätter weiter zu vergeben; die Bedingungen sind im Klubsekretariate zu erfragen.

Dienstag den 21. März hält Herr Obersanitätsrat Dr. Andreas Bogdan einen Vortrag über „Kriegshygienische Eindrücke“ mit Lichtbildern, der sehr interessant zu werden verspricht, da der Herr Obersanitätsrat den Stoff für seinen Vortrag aus eigenen Wahrnehmungen bei Bereisung des nordöstlichen Kriegsgebietes schöpfte.

Mit gleich großer Erwartung sehen wir dem Vortrage entgegen, den Herr Oberbaurat Ingenieur Eduard Engelmann am 28. März über „Reiseeindrücke aus dem weiteren Kriegsgebiete in Galizien“ halten und mit zahlreichen Lichtbildern erläutern wird.

Es wird für uns sehr lehrreich sein, das Urteil eines Arztes und das eines Ingenieurs über ein Gebiet, welches vom Gegner besetzt war und hart mitgenommen wurde, zu hören.

Für den 11. April steht uns ein besonderer, wissenschaftlicher Genuß bevor: es ist uns geglückt, Seine Exzellenz den Herrn wirklichen Geheimen Rat und ordentlichen Honorarprofessor an der Universität in Berlin, Dr. Alfred von der Leyen für einen Vortrag in unserem Klub zu gewinnen. Seine Exzellenz wird über das Thema „Die künftigen Verkehrsverhältnisse zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche“ sprechen.

Da mit Rücksicht auf die Persönlichkeit des Herrn Vortragenden und den zeitgemäßen Gegenstand des Vortrages ein sehr starker Besuch zu gewärtigen ist, müssen wir diesmal den Besuch des Vortrages durch Angehörige und Gäste der Klubmitglieder von der Lösung von Eintrittskarten abhängig machen, die vom 1. April an im Klubsekretariat in beschränkter Anzahl (für ein Klubmitglied höchstens zwei Gastkarten und im ganzen höchstens 80 Gastkarten) zu beheben sein werden.

Dienstag den 18. April wird unser verdienstvoller Schriftführer, Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen, über seine Reise „Mit dem Balkanzuge nach Konstantinopel“ berichten.

Wir werden also aus berufenem Munde wohl viel Spannendes über die Reiseverhältnisse mit diesem neuen, den Westen mit dem Osten verbindenden Zuge, dieser während der Kriegszeit zu Stande gekommenen, politisch und volkswirtschaftlich bedeutenden Schöpfung zu hören bekommen.

Heute haben wir das Vergnügen, den Vizepräsidenten der österr.-ungar. Kriegsausstellung 1916, Herrn Truchseß Oskar Edlen von Höfft, über diese Kriegsausstellung einen Vortrag halten zu hören; wir sehen seinen Ausführungen, die uns einen Einblick in die Ausgestaltung dieses großzügigen Unternehmens gewähren werden, mit ungeteiltem Interesse entgegen.

Herr Truchseß von Höfft, von lebhaftem Beifall der zahlreichen Versammlung begrüßt, führte aus:

Dieses bemerkenswerte, am 1. Mai 1916 zur Eröffnung gelangende große Unternehmen, welches hochpatriotische Ziele verfolgt, entsteht in aller Stille im k. k. Prater und dürfte eine Gesamtfläche von etwa 50.000 m^2 einnehmen. Der Haupteingang der Kriegsausstellung befindet sich gegenüber vom Zirkus Busch, aber es sind auch Eingänge von der Prater- und Ausstellungsstraße sowie von der Hanptallee in Aussicht genommen. Die Ausstellung befindet sich zum Teil auf dem Grund des Kaisergartens und der Galitzinwiese, mit welcher sie durch eine kriegsmäßig ausgeführte Brücke verbunden sein wird. Das Wahrzeichen der Ausstellung wird ein 32 m hoher Turm sein. Da das Unternehmen die innige Zusammengehörigkeit beider Reichshälften und das treue Zusammenstehen der verbündeten Mächte verherrlichen soll, wird die Ausstellung neben zahlreichen Darstellungen des großen Weltkrieges, vor allem die hervorragende Tätigkeit der obersten Zentralstellen der beiden Reichshälften, die große Anpassung der verschiedenen Gewerbe und Betätigungen an die Bedürfnisse des Krieges, die Verwundeten-, Krankenpflege und das Gefangenenwesen neben vielem anderem Wissenswerten vor Augen führen. Um den Aufenthalt bei jedem Wetter zu ermöglichen hat man ein Hallensystem gewählt, das alle Ausstellungsräume miteinander verbindet. In den, den Eingängen zunächst gelegenen Hallen werden zahlreiche Trophäen und Beutestücke Österreich-Ungarns und seiner mächtigen Verbündeten

Digitized by Google

zur Schau gestellt werden. Den Mittelpunkt der Ausstellung bildet ein Pavillon des k. u. k. Kriegsministeriums und der Marinesektion, um welche sich die verschiedenen Waffengattungen (Artillerie-, Pionier-, Infanterie-, Verpflegswesen usw.) und deren verwandte Industriegruppen herumgruppieren. Wien und Budapest sowie Lublin werden besondere Abteilungen besitzen, ebenso die Sanität, das rote Kreuz, die Prothesen, die Hygiene, die Kriegsgefangenenlager und die Arbeiten der Gefangenen. Da die Ausstellung belehrenden Zwecken dienen und insbesondere zeigen soll, daß nur durch die Anspannung aller vorhandenen Kräfte die großen Erfolge unserer tapferen Heere errungen werden konnten, sind Vergnügungen, die dem ernsten Zweck nicht entsprechen, ausgeschlossen. Dagegen wird ein Bundestheater mit vorzüglichen Gastdarstellern, dann ein geräumiges Kino für Einzeldarstellungen des Krieges und eine gute Singspielhalle für den geistigen Genuß, für leibliche Bedürfnisse mehrere gutgeleitete Gastwirtschaften, Weinhallen u. v. a sorgen. Auf der Galitzinwiese wird eine Radiostation, ein Schützengraben, Kriegsbäder, Gulaschkanonen im Betrieb und Vorführungen von Sanitätshunden u. a. m. zu sehen sein. Die österr.-ungar. Kriegsausstellung hat der k. u. k. Kriegsminister unter seine Obhut genommen, das Reinerträgnis wird wohltätigen Zwecken zufließen, worüber sich das k. u. k. Kriegsministerium noch vorbehalten hat, seinerzeit die Entscheidung zu treffen.

Der durch mehrere Lichtbilder belebte Vortrag fand den ungeteilten Beifall der zahlreichen Zuhörerschaft. Dem Herrn Vortragenden dankte der Klubpräsident mit warmen Worten und schloß hierauf die Versammlung.

Veränderungen im Stande der Klubmitglieder im I. Vierteljahr 1916.

Eingetreten sind als ordentliche Mitglieder die Herren: Hugo Fischer, k. u. k. Hauptmann im Eisenbahnbureau des Generalstabes, Johann Julius Huss, Bahnoberkommissär, Artur Mayer, k. k. Ministerial-Vizesekretär im Eisenbahnministerium, Franz Mayer, Vorstand des Bahnamtes Gösing, Ing. Adolf August Mehrer, Oberstaatsbahnrat, Dr. Ernst Baron Seiller, Oberstaatsbahnrat im T. A. B., Leopold Westermayer, Oberrevident der n.-ö. Landesbahnen.

Als außerordentliche Mitglieder: Frau Julie Gelbhaus, Frau Marie von Hepperger, Frau Erna Siebenschein, sämtliche in Wien.

Gestorben sind die ordentlichen Mitglieder: Alfred Beyer, Inspektor i. R., Eduard Gerstmann, Oberinspektor, Ing. Karl Rother, k. k. Sektionschef, Generalinspektor.

Stand mit Ende März 1916: 1 Ehrenmitglied, 1 lebenslängliches Mitglied, 599 ordentliche, 15 außerordentliche, 49 unterstützende, im ganzen 665 Mitglieder.

UNION-BANK.

Die **46. ordentliche Generalversammlung** der Aktionäre der Union-Bank findet den **5. April a. c., um 11 Uhr vormittags**, I. Renngasse 1, statt.

Auf der Tagesordnung stehen die üblichen Verhandlungsgegenstände. Die Aktien sind bis spätestens 29. März a. c. zu deponieren, und zwar: in Wien bei der **Liquidatur der Union-Bank** oder bei den anderweitig bekanntgegebenen Stellen.

Wien, 18. März 1916. **Union-Bank.**

In der Monarchie best eingeführtes **Teilzahlunghaus** der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5. K. k. hand.-ger.-prot. Uhrmacher. K. k. beeideter Sachverständiger.

Gegründet 1842. Gegründet 1842.

Bis Ende 1915 über 5300 Lokomotiven geliefert.

Telegramm-Adresse: **Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt.**
Telephon-Nummer 6 Wiener-Neustadt.

Actien-Gesellschaft
der
Lokomotivfabrik
vormals
G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Abteilung für Lokomotivbau:

Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart, für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen.

Abteilung für Kesselbau:

Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate, sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe.

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:

Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art. Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall.

Vorzüglichste Ausführung. Prompteste Bedienung.

Siemens & Halske A.-G.
Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. **Minenzünder.**
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Schnelldreh-Revolverstahl №5%
Marke:
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in prächtigster Lage mit eigenem Park

Die Hotelverwaltung

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 149

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 **Wien X/1** Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom

Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Verwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftlangrahmen. — Bremsen-Regulervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Telephon für Sackbestellungen 12986. Telephon für Fuhrenbestellungen 21113.

D. BERL

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und erstklassige Dzieditzer Steinkohlenbrikette.

A. Fross-Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.

Zweigniederlassung: Prag, VII. Bubnaerstraße 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.

Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- u. Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.

◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilecher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 8. Wien, den 15. April 1916. XXXIX. Jahrgang.

INHALT: Anzeigen. — Beitrag zur Geschichte der elektrischen Eisenbahneinrichtungen. Von L. Kohlfürst. (Fortsetzung folgt.) — Österreichisch-ungarische Eisenbahntariffragen. Von Alois Seifert, k. k. Regierungsrat. — Sektionschef Gölsdorf †. — Der Ausbau des mitteleuropäischen Binnenschiffahrtsnetzes und seine Bedeutung in volks- und weltwirtschaftlicher Hinsicht. Von Dr. Richard Henning. (Schluß.) — Verschiedenes: Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Anerkennung für die bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen. Steigende Einnahmen der ungarischen Staatsbahnen. Begünstigung. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Einladung.

Der Ausschußrat beehrt sich hiemit, zu der am

Dienstag den 9. Mai 1916, 6 Uhr abends

im

Versammlungssaale des Klub, I. Nibelungengasse 3

stattfindenden

XXXIX. ordentl. Hauptversammlung

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten

einzuladen.

Tagesordnung:

1. Bericht des Ausschußrates über das Klubjahr 1915.
2. Bericht der Rechnungsprüfer.
3. Wahl eines Vizepräsidenten, eines Schriftführers und von sechs Mitgliedern des Ausschußrates, ferner der Rechnungsprüfer und deren Stellvertreter.
4. Beschlußfassung über etwa angemeldete Anträge.

Es wird ersucht, dieser Versammlung beizuwohnen und etwa beabsichtigte Anträge (Punkt 4 der Tagesordnung) bis längstens 1. Mai dem Präsidium bekanntgeben zu wollen.

Der Ausschußrat
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Zur Beachtung! Sollte die einberufene Hauptversammlung mangels der satzungsmäßig erforderlichen Anzahl von Mitgliedern (mindestens ein Zehntel der Gesamtzahl der Klubmitglieder) nicht abgehalten werden können, findet um 6½ Uhr (also eine halbe Stunde später) eine außerordentliche Hauptversammlung statt, die, ohne Rücksicht auf die Zahl der Anwesenden, beschlußfähig ist.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der „Österreichischen Eisenbahn-Zeitung", in ihren Arbeiten für die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" Fremdworte und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Klubanzeigen.

Dienstag den 18. April 1916, um 6 Uhr abends (vor der Klubversammlung)

Wählerversammlung.

Anträge des Wahlkomitees bezw. Namhaftmachung der Kandidaten für die bei der Hauptversammlung am 9. Mai 1916 stattfindenden Wahl eines Vizepräsidenten, eines Schriftführers und von sechs Mitgliedern des Ausschußrates.

* * *

Samstag den 15. April, um 7 Uhr abends, „Autorenabend" zu Gunsten der Kriegsfürsorge. Vortrag eigener Dichtungen durch die Damen: Karola Baronin Buschmann, Louise Gräfin Saracini Belfort, Irma von Wittek und Herrn Dr. Hans Müller. Freiwillige Spenden zu Gunsten der Kriegsfürsorge werden im Klubsekretariate entgegengenommen.

Dienstag den 18. April, halb 7 Uhr abends, Klubversammlung, Vortrag des Herrn Staatsbahnrates Doktor Viktor Leipen über seine Reise „Mit dem Balkanzuge nach Konstantinopel". Eingeführte Gäste willkommen. Mit diesem Vortrage schließt die Vortragssaisson 1915/16.

Beitrag zur Geschichte der elektrischen Eisenbahneinrichtungen*).

Von L. Kohlfürst.

(Fortsetzung zu Heft 7.)

Hilfssignale auf den Zügen.

1. Entwicklung im allgemeinen. Kaum irgend eine Frage ist seit dem Entstehen der Eisenbahnen früher, öfter und eifriger von Fachmännern wie von Laien in Erwägung gezogen und gedeihlich zu lösen angestrebt worden, als die der Möglichkeit einer sicheren Nachrichtengebung zwischen der Zugmannschaft oder auch den Reisenden

*) Vgl. Jhg. 35 (1913), Nr. 28, 30 und 33, sowie Jhg. 36 (1914) Nr. 22, 26, 29 und 30.

Digitized by Google

und der Lokomotivmannschaft für den Fall, als die von den Zugbegleitern mit den ihnen zur Verfügung stehenden gewöhnlichen Handsignalmitteln zu erteilenden Zeichen infolge äußerer Umstände überhaupt nicht wahrgenommen oder in Hinblick auf den Signalanlaß nicht rasch genug wahrgenommen werden können. Der Ruf nach solchen Hilfs-, Alarm-, Not- oder auch Interkommunikations-Signale benannter Einrichtungen ist, wie M. M. von Weber[1]) berichtet, zum erstenmal im Jahre 1839 nach einem auf der London-Birmingham-Bahn stattgehabten schweren Unfall laut geworden, wo ein mit Reisenden besetzter Wagen umgestürzt und eine weite Strecke geschleift worden war, ohne daß es der Lokomotivführer bemerkte und zur Unterbrechung der Fahrt des Zuges veranlaßt werden konnte. Der damalige Gouvernements-Inspektor der englischen Eisenbahnen Colonel Brandreth rief hierüber eine Versammlung der Betriebstechniker ein, um zu beraten, welche Mittel zur Begegnung ähnlicher Fährlichkeiten aufgewendet werden könnten.

Von da an wurden zunächst in England, bald darauf auch anderweitig und besonders frühzeitig in Frankreich ebenso zahlreiche als mannigfaltige einschlägige Erfindungen oder Vorschläge gemacht, die zum kleineren Teil ganz vernünftig, vielfach aber für recht absonderlich, ja für geradezu unnatürlich oder sonstwie zweckwidrig gelten durften. Soweit es sich dabei um mechanische, Wasserdruck- oder Luftdruck - Einrichtungen handelt, können sie, trotzdem sie manches Interesse gewähren, und auch die Ahnen der modernen Preßgassignale[2]) zu ihnen gehören, an dieser Stelle nicht weiter verfolgt werden, da der Raum den elektrischen Hilfssignalen vorzubehalten ist. Die Reihe dieser letztgedachten Art, die eigentlich nur für Reisende, ausnahmsweise etwa auch für die gegenseitige Nachrichtengebung des Zugspersonals dienen sollte, wurde durch William Fothergil Cooke[3]) eingeleitet, dem für seine Erfindung unterm 8. September 1842 das englische Patent Nr. 9465 verliehen worden ist.

Nach Cookes Idee sollte ein Läutewerk am ersten Wagen, das heißt in Hörweite des Lokomotivführers angebracht und wie eine Haustelegraphenanlage mit in den Wagen vorhandenen Drucktasten verbunden sein, womit also das Muster für alle späteren derartigen Anlagen bereits geschaffen war. Die Leitung längs des Zuges sollte aus zwei Kupferdrahtlitzen bestehen, die mit kautschukgetränkten Bändern überwickelt und auf den Wagendächern zwischen Holzrollen aufzuhängen waren. Vier Jahre darauf stellte die Brighton-Chichesterbahn praktische Versuche mit einem ganz ähnlichen von Brett und Littl angegebenen System[4]) an, dem jedoch nur die Sitzräume der Zugbegleiter und der Maschinenführerstand, nicht aber die Innenräume der Personenwagen angeschlossen waren. In beiden Fällen haben die erzielten Erfolge die Kosten und Beschwernisse der Unterhaltung so wenig aufgewogen, daß sich die englischen Bahnen — von wenigen belanglosen Probeanlagen abgesehen — durch die nächsten zwanzig Jahre wieder lediglich mit der Zugleine begnügten, bis nämlich anfangs der Sechzigerjahre, anläßlich eines Mordanfalls in einem Zuge der South-Eastern Railway, die Forderung nach Notsignalmitteln für die Reisenden von der Tagespresse neuerlich und heftig aufgenommen worden war. In dieser Zeit wurden Züge der South-Western- (1864), der North-Western- (1866), der South-Eastern- (1866), der Great-Eastern-Railway (1872) und vieler anderer englischer Bahnen mit Preeceschen[5]), Walkerschen[6]), Varley-Martinschen, Binneyschen[7]) oder anderweitigen, verwandten, elektrischen Hilfssignaleinrichtungen versehen, die übrigens in einigen Jahren, wie Langdon in seinem 1877 über die englischen Eisenbahnen erschienenen Buche angibt, allerwärts durch die Preecesche und Walkerschen Anordnungen verdrängt waren. Letztere finden sich bei vielen Bahnen auch noch lange nach und trotz der Einführung der Westinghouse-Bremse oder ähnlicher durchlaufender Zugsbremsen, weil die betreffenden Verwaltungen sich nicht entschließen mochten, den Reisenden auf den Gang der Züge unmittelbaren Einfluß zu gewähren. Besonders lebhaft gestaltete sich seit Beginn der Achtzigerjahre die Einführung von elektrischen Hilfssignaleinrichtungen für Reisende auf den indischen Bahnen, wo Anordnungen von Winter[8]), von W. H. Floyd[9]) und Thomas Paul[10]) fast allgemein Verbreitung gefunden haben.

Sehr bald sind elektrische Notsignaleinrichtungen auch in Frankreich eingeführt worden, wo die Anregung hiezu vom Oberingenieur Hermann[11]) der Orleans-Bahn im Jahre 1852 ausging, auf Grund welcher Breguet[12]) die erste Anlage für diese Bahn ausführte. Diesem Beispiel

---

[1]) Vgl. M. M. v. Weber: „Das Telegraphen- u. Signalwesen der Eisenbahnen", Weimar, 1867, S. 105.

[2]) Die Verwendung von Kohlensäure, Wasserstoff oder einer Mischung dieser beiden Gase für den Betrieb von Signalen (Brüllpfeifen mit oder ohne Klappscheiben) ließ sich Mowbray schon am 10. Dezember 1845 patentieren. Simson wollte das Preßgas (Kohlensäure) erst am Zuge erzeugen. („Eisenbahnzeitung" 1848, S. 208.) Toncelet und Jamar verwendeten lediglich komprimierte Luft und Bianchi, 1876, wieder Kohlensäure für denselben Zweck usw.

[3]) Vgl. Zetzsche: „Handbuch der Telegraphie", B. IV, S. 451.

[4]) Vgl. M. M. v. Weber: „Das Telegraphen- u. Signalwesen der Eisenbahnen", S. 108.

[5]) Vgl. William Eduard Langdon: „The application of electricity to Railway working", London, 1877, S. 255.

[6]) Vgl. Zetzsche: „Handbuch der Telegraphie", B. IV, S. 452.

[7]) Vgl. Dr. E. Schmitt: „Das Signalwesen", Prag, 1878, S. 739.

[8]) Vgl. Dr. A. Tobler, „Elektrotechn. Zeitschrift", 1881, S. 31.

[9]) Vgl. „Telegraphie-Journal and Elecktrical Review", B. XI. S. 255.

[10]) Vgl. „Telegraphie-Journal", B. XVIII, S. 465.

[11]) Vgl. Brame, „Etude sur les Signaux des chemins de fer à double voie", Paris, 1867, S. 147.

[12]) Vgl. „Dinglers polytechn. Journal", B. 128, S. 247.

Digitized by Google

folgte Glockmann (1854), Miran d (1854), Achard[13]) (1859) und mit besonderem Erfolg Prudhomme[14]), dessen Bauart 1859 auf der Französischen Nordbahn versuchsweise, 1862 nach mehrfachen Verbesserungen bei einzelnen Zügen, 1865 hingegen bereits auf allen Personen- und Schnellzügen dieser Bahn regelrecht in Betrieb genommen wurde und späterhin nicht nur in Frankreich, sondern auch vielfach anderweitig die nennenswerteste Verbreitung gefunden hat. Inzwischen hatte man bei der Orleans-Bahn[15]), insbesondere in der Absicht, dem Zugpersonal einen erweiterten Signalaustausch untereinander zu ermöglichen, ohne den Maschinenführer zu beteiligen, die ursprüngliche Breguetsche Anordnung verschiedenen Abänderungen und Verbesserungen unterzogen, mit welcher Neuerung im Jahre 1887 bereits 2000 Wagen der genannten Gesellschaft ausgestattet waren. Eine ganz außergewöhnliche Ausgestaltung erfuhr das Prudhommesche System auf der Französischen Nordbahn, indem man daselbst die elektrische Signalanlage der Züge mit der Lartigueschen elektrisch auslösbaren Dampfpfeife der Lokomotiven oder auch mit der von Banderali und Delebecque konstruierten elektrischen Auslösung[16]) der Zugbremse (Smithsche Vacuumbremse) derart verbunden hatte, daß der Zugführer die Pfeife betätigen oder auch in dringenden Fällen, durch geänderte Schalterstellung, die Bremse ohne vorausgehende Verständigung des Maschinenführers unmittelbar tätig machen konnte.

In Belgien hatten die elektrischen Notsignaleinrichtungen nur im beschränktem Maße Aufnahme gefunden; einige Hauptlinien der befahrensten Durchzugbahnen waren mit Prudhommeschen Anordnungen versehen und auf einzelnen Strecken der Staatsbahnen wurde ein von Mors in Paris stammendes Interkommunikationssignal versucht, das von dem Prudhommeschen nur in Nebensächlichkeiten abwich. Auch in Deutschland sind die Schattenseiten lebhaft erkannt und empfunden worden, welche die elektrischen Einrichtungen trotz ihrer sonstigen Mehrleistungen in bezug auf die leichte Rangierfähigkeit der Züge und einen glatten Wagenübergang besitzen. Dieser Übelstand und die umständliche Behandlung und Pflege, welche selbst die vorzüglichsten Ausführungen erfordern, gaben Grund, solchen Anlagen tunlichst aus dem Wege zu gehen. Dies war um so eher möglich, als sich in Deutschland die öffentliche Meinung weder so bald, noch so lebhaft für das Notsignal der Reisenden eingesetzt hatte als in England und Frankreich. Doch fehlte es keineswegs an einschlägigen Anwendungen[17]) oder Versuchen.

So benutzte unter anderen anfangs der Sechzigerjahre die Hannoversche Staatsbahn eine von Frischen angegebene, bei Siemens & Halske ausgeführte, 1873 in Wien ausgestellt gewesene Anordnung mit Ruhestromschaltung und Doppelleitung. Von etwa 1877 angefangen wurden auf dieser Bahn aber auch mit Arbeitsstromschaltung und nur einer Leitung (Wagengestelle und Geleise als Rückleitung) Versuche vorgenommen. Die Nassauische Staatsbahn benutzte vom Mai 1870 angefangen Prudhommesche Notsignale und war von deren Verläßlichkeit befriedigt; trotzdem wurden dieselben im April 1874 außer Betrieb gesetzt, weil sie erstens im Verlaufe dieser vier Jahre nicht ein einziges Mal von Reisenden in Anspruch genommen worden waren und weil zweitens bei den gebotenen, häufigen Umstellungen der Übergangswagen infolge verabsäumter Kupplungen der Signalleitungen oder aus sonstigen Veranlassungen verhältnismäßig oft Störungen im Zugverkehr oder Beschädigungen der Signaleinrichtung vorkamen. Desgleichen wurden seit 1871 auch auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Verwendung gewesenen Prudhommeschen Signale, und zwar ebenfalls im Jahre 1874, wieder beseitigt, sowohl der vorerwähnten Schwierigkeiten halber als wegen häufigen Anständen mit den vom Zuge mitzuführenden Batterien, die unausgesetzter Überwachung bedurften und im Winter wiederholt einfroren. Um solchen Batterieübelständen in vorhinein auszuweichen, hatte Zwez im September 1874 für die zwischen Berlin und Danzig verkehrenden Schnellzüge der Berlin-Stettiner-Eisenbahn elektrische Hilfssignale eingerichtet, bei denen Siemenssche Magnetinduktoren als Stromquellen zur Verwendung kamen. In diesen Zügen liefen nur Wagen I. und II. Klasse der eigenen Verwaltung und in jedem derselben befand sich ein unter einem der Sitze in einem Verschlußkasten angebrachter Magnetinduktor, dessen gefederter Antriebhebel von jedem Wagenabteil aus durch Anziehen eines Ringes und der daran befestigten, über Rollen geleitenden Gurt hochgedreht werden konnte. Wenn und so oft der Ring angezogen wurde, ertönte der im Zugführerabteil angebrachte Wechselstromwecker. Bei dieser Anordnung[18]), welche als einzig in ihrer Art bezeichnet werden darf, war nur eine auf den Wagendächern untergebrachte Leitung und als Rückleitung die Wagengestelle und Schienenstränge des Fahrgeleises benützt.

(Schluß folgt.)

Österreichisch-ungarische Eisenbahntariffragen.

Von **Alois Seifert**, k. k. Regierungsrat.

Die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" hat in ihrem Heft vom 15. März l. J. unter der Überschrift „Ungarns Ausfuhr vom eisenbahntarifarischen Standpunkte" einen Aufsatz aus dem „Pester Lloyd" vom 26. Jänner l. J.

[13]) Vgl. Brame, „Etude usw.", S. 156.

[14]) Vgl. „Polytechn. Zentralblatt", 1866, S. 991, und „Dinglers polytechn. Journal", B. 181, S. 166.

[15]) Vgl. „Annales industrielles", 1887, S. 84.

[16]) Vgl. Kohlfürst, „Die Fortentwicklung der elektrischen Eisenbahneinrichtungen", Wien, 1891, S. 129 und 240.

[17]) Vgl. „Organ f. d. Fortschritte des Eisenbahnwesens", 1884, S. 32; 1886, S. 38; 1887, S. 24, 36, 125, 170; 1889, S. 172; 1890, S. 35.

[18]) Vgl. Zetzsche: „Handbuch der Telegraphie", B. IV, S. 462.

Digitized by Google

abgedruckt, der sich mit der Vereinheitlichung der Eisenbahntarife Deutschlands und Österreich-Ungarns befaßt. Es wird die Frage behandelt, ob es mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der volkswirtschaftlichen Interessen überhaupt empfehlenswert wäre, den deutschen Tarif und namentlich die Wareneinteilung seiner Form nach auf den österreichischen und ungarischen Binnenverkehr zu übertragen, und ob der sachliche Inhalt des deutschen Tarifs eine Übertragung auf diesen Verkehr ohne Schaffung zahlreicher Ausnahmen gestatte.

Der Verfasser des erwähnten Aufsatzes glaubt, daß gegen beides schwerwiegende Bedenken bestehen. Er bespricht jedoch nur einige Verschiedenheiten der Form und verwirft sodann den deutschen Tarif in formeller Hinsicht, ohne wirklich triftige Gründe angeführt zu haben. Denn die Hinweisung auf den österr.-ung. Ausgleich ist unverständlich, da bekanntlich nur vereinbart ist, daß Verfügungen bezüglich jener Eisenbahnlinien, die das Interesse beider „Reichshälften" berühren, nach gleichen, von Zeit zu Zeit zu vereinbarenden Grundsätzen behandelt werden, und dieser Festsetzung vollkommen Genüge geleistet würde, wenn Österreich und Ungarn den deutschen Tarif in gleicher Weise und einverständlich annähmen. Übrigens enthalten ja schon die gegenwärtigen Tarife sowohl in Österreich als in Ungarn zahllose Verschiedenheiten und Abweichungen von dem gemeinschaftlichen „Teil I", ohne daß von irgend einer Seite ein Verstoß gegen die Ausgleichsbestimmungen darin erblickt worden wäre. — Noch weniger aber will es einleuchten, warum der Verfasser, wo er doch nur die Form des Tarifs im Auge hat, einen wirtschaftlichen Kampf an die Wand malt: die Tarifform könnte doch gewiß nicht die Ursache eines solchen Kampfes sein, hiefür müßten andere Ursachen bestehen; und wenn solche bestehen sollten und nicht beseitigt würden und es infolgedessen wirklich zum Kampfe käme, — so würde sich zu dessen Austragung in Ermanglung des Tarifs wohl auch ein anderer „Boden" finden.

Von der Übernahme des deutschen Tarifs seinem sachlichen Inhalte nach befürchtet der Verfasser nichts Geringeres als die Gefährdung der Grundbedingungen für die Entwicklung der ungarischen Industrie und des ungarischen Handels, ja geradezu einen wirtschaftlichen Umsturz. Da aber der Verfasser auf die „Schilderung" dieses Umsturzes ausdrücklich verzichtet und für seine Befürchtungen keine näheren Anhaltspunkte liefert, so ist es auch nicht möglich, auf die Sache des näheren einzugehen; auf eines muß jedoch hingewiesen werden, daß es nämlich, wenn die wirtschaftlichen Verhältnisse Deutschlands und Österreich-Ungarns wirklich so himmelweit verschieden sein sollten, wie es dem Verfasser vorzuschweben scheint, eine Torheit wäre, eine wirtschaftliche Annäherung der beiden Reiche überhaupt anzustreben.

Der richtige Standpunkt dürfte wohl der sein, daß die Frage der Vereinheitlichung der Eisenbahntarife nicht mit oberflächlichen Betrachtungen zu lösen ist, sondern daß man viel tiefer in den Gegenstand eindringen muß, um ein einwandfreies Urteil zu gewinnen. Dann wird man wahrscheinlich gemeinschaftlich mit Deutschland beraten können und vielleicht zu einem Tarif gelangen, der sowohl für Deutschland als auch für Österreich-Ungarn paßt.

Die Sache ist nicht brennend; man kann daher dem Verfasser des besprochenen Aufsatzes Recht geben, wenn er den Regierungen anrät, die Frage der Annahme des deutschen Tarifs einstweilen zu vertagen und sich vorerst über die Maßnahmen zu einigen, die nach Beendigung des Krieges zur Förderung der Ausfuhr zu treffen sein werden. Der Verfasser will nach deutschem Muster die gegenseitige Begünstigung der Ausfuhr herbeiführen; er sagt: „Ungarn hätte seine Staatsbahnen der Ausfuhr Österreichs nach dem Balkan ebenso mit tunlichst niedriger Begrenzung der Tariftaxen zur Verfügung zu stellen, wie Österreich für die Ausfuhr Ungarns nach dem Westen." Dies kann vom österreichischen Standpunkte wohl unbedenklich gutgeheißen werden; doch wird es wohl notwendig sein, über das Ausmaß dieser gegenseitigen Begünstigungen eine gewisse allgemeine Richtschnur vorzubereiten. Um hier einen Schritt vorwärts zu tun und zugleich in beiden Staaten die dauernde Überzeugung zu begründen, daß das, was weiterhin beschlossen wird, auch recht und billig ist, wird hiemit empfohlen, den Grundsatz aufzustellen, daß jeder der beiden Staaten zugunsten seines Ausfuhrverkehres für den Durchlauf über die Bahnstrecken des anderen Staates die Gewährung nur so niedriger Tarifeinheitssätze beanspruchen darf, als er selbst rücksichtlich seiner eigenen Bahnstrecken für die betreffenden Sendungen zur Verfügung stellt, wozu beiderseits nur die regelmäßigen Überfuhrsgebühren über benutzte Verbindungsbahnen und die halbe tarifmäßige Abfertigungsgebühr für die Versandstelle gerechnet werden dürfen, und wenn einer der beiden Staaten eine Verkehrssteuer zuschlägt, auch dem anderen Staat das Recht gewahrt wird, den gleichen Zuschlag aufzurechnen.

Nach Annahme dieses Grundsatzes wird man alle weiteren Beschlüsse in dieser Angelegenheit mit Leichtigkeit fassen; denn in jedem Falle wird der Staat dessen Bahnlinien die Durchfuhr zu vollbringen hat, sich am leichtesten zur Gewährung der von dem Staate, der die Ausfuhr bewirken will, als nötig erachteten Begünstigungen entschließen, wenn letzterer diese Begünstigungen für seine Bahnlinien selbst zugesteht.

Nun wird aber Österreich noch mit einem besonderen Anliegen an Ungarn herantreten müssen. Wenn nämlich gewisse, wohl schon vor längerer Zeit veröffentlichte Nachrichten zutreffend waren, so wird in den nächsten Jahren die lange ersehnte Eisenbahnverbindung Rudolfs-

Digitized by Google

wert—Möttling—Pribudić—Knin dem Verkehr übergeben werden. Bezüglich des Verkehrs über diese Bahnlinie, also zwischen dem großen Ländergebiete Österreichs und dem Lande Dalmatien, befindet sich Österreich der ungarischen Zwischenstrecke Möttling-Grenze—Pribudić-Grenze gegenüber in gleicher Lage, wie Ungarn seinerzeit gegenüber der österreichischen Strecke der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, auf welche Ungarn zur Bewerkstelligung des Verkehrs nach und von Norddeutschland angewiesen ist. Rücksichtlich dieser Linie aber hat Österreich bekanntlich dem ungarischen Staate jenes volle Maß von Entgegenkommen betätigt, welches Ungarn überhaupt wünschen konnte.

Als nach Abschließung des österreichisch-ungarischen Ausgleichs die Grundsätze für die Führung getrennter Betriebsrechnungen u. dgl. für die ungarischen und österreichischen Linien der bis dahin einheitlich betriebenen Kaschau-Oderberger Eisenbahn aufzustellen waren, wurde in dem im k. k. Handelsministerium in Wien aufgenommenen Protokolle vom 23. Dezember 1875 unter Art. II, Ziffer 2, wörtlich folgendes bestimmt:

„Insofern gewisse Transport - Bruttoeinnahmen beide Strecken betreffen und auf Grund einheitlicher Verrechnungsdokumente, wie insbesondere derartiger Frachtbriefe, zur Verrechnung gelangen, werden diese Einnahmen nach den zurückgelegten Transportdistanzen auf beide Strecken verteilt."

Das durch diese Bestimmung von Österreich an Ungarn gemachte und noch jetzt fortwirkende Zugeständnis hat dem ungarischen Staate bereits durch viele Jahrzehnte reiche Früchte gebracht uud bringt sie ihm noch immer. Es ist daher wohl nur billig, daß, wie Österreich in diesem Punkte dem Bedürfnis Ungarns entgegenkam, auch Ungarn jetzt die österreichischen Bedürfnisse berücksichtigt, zumal der Verkehr von und nach Dalmatien ohne Frage an Dichte weit hinter dem Durchzugsverkehr der österreichischen Strecke der Kaschau-Oderberger Bahn zurückbleiben wird.

Was nun in der bezogenen Stelle des Protokolls vom 23. Dezember 1875 rücksichtlich der Roheinnahmen der beiden Strecken der Kaschau-Oderberger Bahn vereinbart wurde, läßt sich in ganz ähnlicher Weise auf die Einnahmen aus dem Verkehr mit der und über die Strecke Möttling—Pribudić anwenden: es wäre auch hinsichtlich dieses Verkehrs für die Verwendung „einheitlicher Verrechnungspapiere, insbesondere derartiger Frachtbriefe" bezw. dessen, was man seither auf der Kaschau-Oderberger Eisenbahn unter diesen Ausdrücken verstanden hat, Sorge zu tragen, und hätte sich die Durchteilung der Roheinnahmen nach den zurückgelegten Entfernungen auf die Linie Möttling-Grenze-Pribudić-Grenze einerseits und auf die von den betreffenden Transporten durchlaufenen Linien der österreichischen Staatsbahnen nördlich und westlich von Möttling-Grenze und südlich von Pribudić - Grenze andererseits zu erstrecken.

Sektionschef Gölsdorf †.

Zur Ergänzung des in unserem Hefte 7 enthaltenen Nachrufes bringen wir unseren Lesern die vom Vorsitzenden des Preisausschusses des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen Sektionschef Dr. Freiherr v. Röll in der Sitzung am 29. April gehaltenen Gedenkrede zur Kenntnis. Der Vorsitzende Dr. Freiherr v. Röll gedachte vor Eintritt in die Verhandlungen des überaus schweren Verlustes, den der Verein Deutscher Eisenbahnen sowie das gesamte Eisenbahnwesen durch den vor kurzem erfolgten Tod des Mitgliedes des Preisausschusses Sektionschef im Eisenbahnministerium Dr.-Ing. Gölsdorf erlitten haben. Er kennzeichnete in großen Zügen den Werdegang Gölsdorfs, der seine außergewöhnliche schöpferische Kraft, sein umfassendes technisches Wissen und seine überaus reichen Erfahrungen mit beispielloser Hingebung dem Lokomotivbau zugewendet und diesen auf völlig neue Grundlagen gestellt habe. Durch zielbewußte Gesamtanordnung und wohldurchdachte Durchbildung aller Einzelteile sei es Gölsdorf gelungen, Lokomotiven zu bauen, die im Verhältnis zu ihrem Gewichte eine wesentlich gesteigerte Leistungsfähigkeit besitzen und dabei eine weitergehende Wirtschaftlichkeit des Betriebes ermöglichen, ohne daß ihre Verwendung eine Verstärkung des Oberbaues oder eine Änderung der Bahnanlagen erforderlich machen würde. Es seien dies Fortschritte, die für die österreichischen Eisenbahnen mit ihren ungünstigen Neigungs- und Richtungsverhältnissen von geradezu unschätzbarem Werte sind, aber auch im Auslande vollste Würdigung gefunden haben. Von den neuen Lokomotivarten, die Gölsdorf geschaffen hat und die sich als Marksteine in der Entwicklung des Lokomotivbaues darstellen, sind zu erwähnen die vierfach gekuppelte Lokomotive mit führender Laufachse und verschiebbaren Kuppelachsen, die Gölsdorf 1897 als Erster nach der von ihm in die Praxis umgesetzten Theorie Helmholtz gebaut hatte und die eine Umwälzung im Bau schwerer Gebirgslokomotiven einleitete, ferner die aus dem Jahre 1900 stammende erste fünffach gekuppelte, kurvenbewegliche Gebirgslokomotive, die fast in allen Staaten Anwendung gefunden hat. Diese nach dem Verbundsystem mit zwei Zylindern gebauten Lokomotiven haben sich infolge der von Gölsdorf erfundenen sehr einfachen und verläßlichen Anfahrvorrichtung ausgezeichnet bewährt. Die Vorteile der Vierzylinderverbundanordnung für große Fahrgeschwindigkeiten erkennend, habe Gölsdorf diese Anordnung später bei einer Schnellzugslokomotive für die in Österreich bis dahin nicht angewendete Höchstgeschwindigkeit von 100 Stundenkilometer benützt. 1905 sei als weitere Erfindung Gölsdorfs eine auf dem Festlande erstmalig erscheinende Schnellzugslokomotive mit vorderer und hinterer Laufachse gefolgt, die durch ihre Gesamtanordnung eine ganz besondere Leistungsfähigkeit bietet. Im Jahre 1906 sei von ihm eine fünffach gekuppelte Gebirgsschnellzugslokomotive mit vorderer Laufachse geschaffen worden, die 1911 durch Anordnung der Heißdampfwirkung eine weitere Erhöhung der Leistungsfähigkeit erfahren hat. Baron Röll erwähnte weiter Gölsdorfs neueste und stärkste Schnellzugslokomotive mit drei gekuppelten Achsen, die mit Rücksicht auf den in Österreich zulässigen beschränkten Achsdruck eine sonst in der Welt nicht wiederkehrende Achsanordnung besitzt, sowie schließlich die für den Betrieb auf den neuen Alpenbahnen bestimmte ungewöhnlich kräftige siebenachsige Gebirgslokomotive mit sechs gekuppelten Achsen, bei der die einfache Verschiebbarkeit der Kuppelachsen verwendet ist. Die beiden letzteren Bauarten erzielen Dauerleistungen von 1800 bis 2000 *PS* also Leistungen, die kaum von anderen europäischen Lokomotiven übertroffen

Digitized by Google

werden. Neben diesen Bauformen habe Gölsdorf zahlreiche andere Lokomotiven mittlerer Stärke, ferner Tender- und Schmalspurlokomotiven usw. entworfen. Auch seien ihm im Bau und den Einrichtungen der Personen- und Güterwagen manche wertvolle Verbesserungen zu verdanken. Im Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen, vor allem im technischen Ausschusse und im Preisausschusse, habe Gölsdorf gleichfalls eine äußerst rege Tätigkeit entfaltet und die Entscheidung wichtiger technischer Fragen durch sein maßgebendes Urteil beeinflußt. Seine schriftstellerischen Arbeiten zeichnen sich durch ein seltenes Geschick in der formvollendeten Darstellung technischer Vorgänge und Tatsachen aus. Von diesen Arbeiten verdienen unter anderen die wertvollen Beiträge für die Eisenbahntechnik der Gegenwart sowie für Röll s „Enzyklopädie des Eisenbahnwesens" Erwähnung, deren maschinentechnischen Teil er redigierte.

Der Ausbau des mitteleuropäischen Binnenschiffahrtsnetzes und seine Bedeutung in volks- und weltwirtschaftlicher Hinsicht.

Von **Dr. Richard Hennig.**

(Schluß zu Nr. 7.)

C. Ungarns Zukunftsaufgaben.

Was Ungarn tun kann, um neben Deutschland und Österreich an der Schaffung des großen mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes der Zukunft mitzuwirken, ist den vorerwähnten Kanalplänen an allgemeiner Bedeutung vorerst nicht gleichzustellen und hat zum Teil mehr lokalen Wert. Immerhin ist auch die Wichtigkeit dieser Projekte ganz und gar nicht zu unterschätzen.

Die ungarischen Kanalfreunde, deren Führer Eugen von Kvassay ist, erstreben für Ungarn ein für 650 *t*-Schiffe befahrbares Wasserstraßennetz von insgesamt 3917 *km* Länge. Ein großer Teil davon würde durch eine ausgiebige Kanalisation der Donau und ihrer Nebenflüsse zu verwirklichen sein. Von hoher Bedeutung für das Land sind der neue, noch nicht vollendete Donau—Theiß-Kanal zwischen Budapest und Szolnok und der Donau—Save-Kanal zwischen Vukovar und Samac, deren Bau 1906 beschlossen wurde, zusammen mit dem Bau des neuen Budapester Winterhafens. Von internationaler Wichtigkeit sind diese Neubauten kaum. Wohl aber könnten auf mitteleuropäischen Wert zwei andere ungarische Wasserstraßenpläne Anspruch machen:

1. Der Donau—Adria-Kanal. Das ungarische Fiume hingegen kann unter gewissen Voraussetzungen mit der künftigen Binnenwasserstraße Ungarns im besonderen und Mitteleuropas im allgemeinen in Verbindung gebracht werden. Ist auch manches Wenn und Aber dabei, so verdient der Plan doch großes Interesse, auch bei uns in Reichs-Deutschland. Es müßte die Save mit ihrem Nebenfluß, der Kulpa, flußaufwärts etwa bis zum Orte Brod an der Kulpa kanalisiert werden. Für die Überwindung des noch immer schwierigen Geländes zwischen Brod und Fiume sah der ursprüngliche Plan eine große Schiffseisenbahn vor. Neuerdings liebäugelt man mit dem Gedanken eines ungeheuren Tunnelkanals, um dennoch eine fortlaufende Wasserstraße von der ungarischen Ebene bis nach Fiume zu erhalten. Am wahrscheinlichsten aber wird man mindestens fürs erste den einfachsten Weg wählen, indem man das bis Brod erweiterte ungarische Wasserstraßennetz durch eine gewöhnliche Eisenbahn mit Fiume in Verbindung bringt. Die gegenwärtigen Umladeschwierigkeiten für die Frachtsendungen würden dann zwar nicht grundsätzlich beseitigt sein, aber schon die Ersetzung von rund 100 *km* Eisenbahn durch Benutzung von Wasserstraßen würde wesentlich verbilligend wirken.

2. Der Donau—Saloniki-Kanal. Seit einer Reihe von Jahren wird der Plan erörtert, der Donau eine „Mündung ins Ägäische Meer" zu verschaffen, die wirtschaftlich natürlich unendlich viel wertvoller sein könnte als ihre jetzige Ergießung in das von den Hochstraßen des Weltverkehrs so fühlbar entfernte Schwarze Meer. Mit Hilfe des serbischen Nationalflusses, der Morawa, und des Wardar meinte man über einen der niedrigsten Balkanpässe hinweg einen von Budapest bis Saloniki reichenden Kanal herstellen zu können. Amerikanische Unternehmer interessierten sich vor etwa sechs Jahren für den Plan und bewarben sich um die Ausführung. Doch ist nichts daraus geworden. Es kann dies auch kaum verwundern, da das serbische Bergland, dessen Schwierigkeiten ja während des jetzigen Krieges deutlich genug erkennbar wurden, einem Kanalbau fast unüberwindliche Hindernisse in den Weg stellen müßte. Der Plan muß daher als einigermaßen phantastisch bezeichnet werden und hat als einziges unter den vorstehend aufgeführten Kanalprojekten nur sehr geringe Aussicht auf Verwirklichung.

* * *

Die Vorteile, die eine Durchführung der vorgenannten Wasserstraßenprojekte ergeben würde, sind so außerordentlich mannigfach, daß im Rahmen dieses Aufsatzes nur auf einige der sinnfälligsten Vorzüge eines vollwertigen mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes hingewiesen werden kann, das Ostsee, Nordsee und Schwarzes Meer, dazu im einen oder anderen Sinne Adria und vielleicht selbst noch das Ägäische Meer in unmittelbare Verbindung miteinander bringt. Die Vorteile sind für die einzelnen Länder sowohl volkswirtschaftlicher, wie weltwirtschaftlicher, vor allem aber mitteleuropäischer Natur.

Was Deutschland zunächst selbst betrifft, so muß es für das Land naturgemäß von größtem Wert sein, wenn West und Ost ihre Waren auf dem billigen Wasserwege miteinander austauschen können, während sie gegenwärtig noch durchaus auf den teuren Eisenbahntransport angewiesen sind. Ostdeutsches Getreide und Obst stellt sich gegenwärtig im Rheinland teurer als amerikanisches, das ausschließlich auf dem Wasserwege herangeschafft werden kann, und vermag mit dem letzteren daher nicht zu konkurrieren. Ebenso wird die rheinisch-westfälische Kohle in den deutschen Ostseehäfen und auch schon in Hamburg von der englischen oft ganz aus dem Felde geschlagen, da die letztere trotz der viel größeren Entfernung mit den billigeren Transportspesen belastet ist. Wie dankbar die Produkte der westlichen Industriegegend jede sich bietende Schiffahrtsstraße benutzen, das hat die verhältnismäßig große Zahl von Rheinschiffen gezeigt, die nach der vollständigen Eröffnung des Rhein—Weser-Kanals — trotz der Kriegszeit und trotz des Brachliegens der deutschen Seeschiffahrt — bereits den Weg nach Bremen gefunden haben. Wie ganz anders mögen diese neuen Entwicklungsmöglichkeiten des deutschen Binnenschiffahrtsverkehrs sich erst gestalten, wenn erst der Friede wieder im Lande herrscht, wenn die deutschen Schiffe wieder das Weltmeer pflügen und wenn dereinst der Rhein nicht nur für Bremen, wie jetzt, sondern auch für Hamburg und selbst für Stettin und Danzig zum Hinterland geworden sein wird! — Auch im Krieg hat sich das bisherige Fehlen des Mittellandkanals als unangenehmer Nachteil erwiesen, denn die oft bis an die Grenze der Leistungsfähigkeit überlasteten und doch so wundervoll zuverlässig arbeitenden Eisenbahnen hätten ganz anders entlastet werden können, wenn zwischen dem Westen und dem Osten Deutschlands ein fortlaufender, guter Wasserweg vorhanden gewesen wäre, der Lebensmitteltransporte aus den rechtselbischen Gebieten nach der Westfront und Geschütztransporte vom westlichen Industrierevier nach der Ostfront hätte übernehmen können, der zudem eine leichtere und hygienisch zweckmäßigere Verteilung der Kranken- und Verwundetentransporte übers ganze Land gestattet hätte, als die rüttelnde Bahnbeförderung sie möglich machte. (Die Lazarettschiffe, die zwischen der Ostfront, Schlesien, Berlin usw. einerseits, der Westfront im Lothringer Gebiet und dem ganzen

Digitized by Google

deutschen Rhein andererseits verkehrten, haben sich aufs glänzendste bewährt.)

Der gleichen unschätzbaren Vorzüge hätte man sich in anderer Weise erfreuen können, wenn von der Donau eine vollwertige Wasserstraße, sei es zur Elbe, sei es zum Rhein hinüberführte. Auch hätten dann etwa die für Galizien bestimmten deutschen Munitionstransporte oder die zeitweise recht umfangreichen Transporte von Lebensmitteln und Gebrauchsgegenständen, die aus den Donauländern nach Deutschland gingen, die Eisenbahnen erheblich weniger zu beanspruchen brauchen, als es nunmehr der Fall war.

Im Kriege konnte das ausgebaute mitteleuropäische Wasserstraßennetz eine hochwillkommene Annehmlichkeit sein; im künftigen Frieden aber käme ihm, von allen volkswirtschaftlichen Vorteilen abgesehen, eine weltwirtschaftliche Bedeutung zu, die sich heute nur andeutungsweise ermessen läßt. Man denke nur, was es heißen würde, wenn Österreich, Ungarn und die Balkanländer sozusagen Hamburg und Stettin als gut gelegenen, verhältnismäßig billig zugänglichen Seehafen würden benutzen können! Die deutschen Häfen würden ja dann zwar Triest einigen Abbruch tun, aber die Gesamt-Aus- und -Einfuhr Mitteleuropas, so weit sie nach Westen und Norden gerichtet ist, würde doch in außerordentlicher Weise durch derartige Verkehrsneuerungen befruchtet werden.

Ebenso einschneidend wären die Wirkungen einer fortlaufenden Rhein—Donau-Wasserstraße durch den Bodensee auf die Handelsbeziehungen zwischen West-, Süddeutschland und der Schweiz einerseits, Österreich-Ungarn, den Balkanländern und Rußland andererseits. Wie die Dinge zurzeit liegen, haben ja (um nur ein Beispiel zu geben) im ganzen Schwarzen Meergebiet und allenthalten an der unteren Donau die englischen Kohlen eine Art von Monopolstellung inne, gegen die die deutschen Kohlen aus den westfälischen und schlesischen Revieren durchaus nicht anzukämpfen vermögen. Führen jedoch dereinst vom Rhein und von der Oder gute Kanäle zur Donau hinüber, so mag die deutsche Kohle die englische unschwer im ganzen Donaugebiet und vielleicht selbst noch darüber hinaus verdrängen. Über die bulgarischen Donauhäfen hinweg oder auch übers Schwarze Meer mag dann auch der Güteraustausch zwischen Deutschland bezw. Österreich-Ungarn und der Türkei eine gewaltige Belebung erfahren können, zumal da ja die politischen Beziehungen mehr denn je geeignet sind, einer solchen Belebung den Weg zu ebnen. Auch Rumänien und Bulgarien werden dann politisch und wirtschaftlich enger denn je an die Zentralmächte gekettet werden müssen. Wie der Krieg auch ausgeht, so viel steht doch unter allen Umständen fest, daß Deutschland künftig eines der wichtigsten Gebiete seiner künftigen weltwirtschaftlichen Betätigung im Südosten zu suchen haben wird, in den östlichen Balkanländern, in der Türkei und vor allem in ganz Vorderasien. Diesem kommenden Betätigungsdrang vorzuarbeiten und den Rücken zu steifen gegen die Eifersucht des uns heute feindlicheren Auslands, kann es kaum ein wirksameres Mittel geben als gute Binnenwasserstraßen, die eine billige Warenbeförderung zwischen dem deutschen Binnenland und dem Südosten Europas ermöglichen.

Sollten auch die, wie gesagt, vorläufig noch mehr oder weniger phantastisch anmutenden Projekte greifbare Gestalt erhalten, dem mitteleuropäischen Wasserstraßennetz der Zukunft auch unmittelbare Ausgänge in die Adria und selbst ins Ägäische Meer zu verschaffen, so würden dies Errungenschaften sein, die voraussichtlich für Deutschland erheblich weniger Wert hätten als für Österreich-Ungarn. Wir wollen uns aber nicht in eine entschieden noch nebelhafte Ferne verlieren, sondern einstweilen nur das Nächstliegende im Auge behalten. Die Blütenträume, die an das mitteleuropäische Wasserstraßennetz der Zukunft anknüpfen, können naturgemäß nur allmählich und in langen Zeiträumen reifen. Für uns muß es einstweilen genügen, uns nur die Hauptrichtlinien der kommenden Entwicklung zu veranschaulichen und jene nächstliegenden Pläne festzulegen, die eine zielbewußte deutsch-österreichisch-ungarische Verkehrspolitik nach Wiederkehr friedlicher Zeiten zu erfüllen vermag.

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 7. Februar d. J. folgenden Beamten der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn allergnädigst zu verleihen geruht: das Komturkreuz des Franz Joseph-Ordens: dem k. k. Hofrat und Betriebsdirektor Dr. Hermann Tschiggfrey; das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens: dem Oberinspektor Franz Steffal; taxfrei den Titel eines kaiserlichen Rates: dem Inspektor Dr. Wilhelm Richter; das goldene Verdienstkreuz: den Kontrolloren Emil Magg und Stanislaus Zajączek; das silberne Verdienstkreuz mit der Krone: dem Kanzleimanipulanten I. Klasse Heinrich Schottek.

Anerkennung für die bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen. Aus dem Kriegspressequartier wird gemeldet: Herr Armee-Oberkommandant Feldmarschall Erzherzog Friedrich hat an die Direktion der bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen ein Anerkennungsschreiben gerichtet, in dem es heißt: „Alle Angehörigen der bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen haben sich hiedurch reichen Anspruch auf meinen und des Vaterlandes Dank erworben, den ich hiemit ausspreche.

Die großen Leistungen im letzten Halbjahre berechtigten mich zur zuversichtlichen Hoffnung, daß die durch die langen Höchstleistungen entstandenen geringen Schäden in tatkräftigem Zugreifen bald behoben und die bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen auch weiterhin ein unbedingt verläßliches Kriegsmittel in den Händen der obersten Heeresleitung bleiben werden."

Steigende Einnahmen der ungarischen Staatsbahnen. Auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen wurden im Monat Februar 1916 40·0 Mill. Kronen vereinnahmt, während im Februar 1915 36·4 Mill. Kronen an Einnahmen erzielt wurden. Danach wurde eine Mehreinnahme von 3·6 Mill. Kronen erreicht. Die Gesamteinnahmen aus dem Personen- und Frachtenverkehr bezifferten sich in dem Zeitraum vom 1. Juli 1915 bis 29. Februar 1916 auf 375·9 Mill. Kronen, während im vorigen Jahre 253·5 Mill. Kronen vereinnahmt wurden. Die Mehreinnahmen betrugen sonach in den acht Monaten des Rechnungsjahres 122·4 Mill. Kronen.

Begünstigung. Der Besitzer des Hotels „Kaiserin Elisabeth" in Salzburg vermietet Eisenbahnbediensteten gegen Vorweis der „Legitimation" ein Zimmer zum Preise von K 2 für die Nacht.

KLUBNACHRICHTEN.

Bericht über die Klubversammlung am 21. März 1916.

Der Präsident begrüßt die zahlreich erschienenen Klubmitglieder und Gäste. Insbesondere dankt er dem Herrn k. k. Eisenbahnminister Exzellenz Dr. Freiherr v. Forster und dem deutschen

Digitized by Google

Botschafter Exzellenz Dr. Tschirky v. Bögendorf, die mit ihren Gemahlinnen zum Vortragsabend gekommen waren, für ihr Erscheinen. Sodann bringt Exzellenz Dr. v. Wittek folgende geschäftliche Mitteilungen zur Kenntnis:

„Dienstag den 4. April, um 8 Uhr abends, findet im großen Musikvereinssaale eine Wohltätigkeitsveranstaltung statt, bei welcher erste Künstler mitwirken werden und deren Reinerträgnis zum Teile den Wohlfahrtseinrichtungen der Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen zufließt.

Eintrittskarten sind auch in unserem Klubsekretariate erhältlich.

Wegen dieser Veranstaltung muß der für den gleichen Tag angesagte Vortrag des Herrn Staatsbahnrates Dr. Viktor Leipen über seine Reise „mit dem Balkanzuge nach Konstantinopel" auf Dienstag den 18. April verlegt werden.

Über Einladung des Zentralvereines für Fluß- und Kanalschiffahrt in Österreich ist unser Klub diesem Vereine als körperschaftliches Mitglied beigetreten, wogegen der genannte Zentralverein unserem Klub als unterstützendes Mitglied angehören wird. Wir erhoffen von dieser beiderseitigen Zugehörigkeit eine Förderung der Ziele der beiden Vereinigungen.

Am 28. März findet der bereits angekündigte Vortrag des Herrn Oberbaurates Ing. Eduard Engelmann über „Reiseeindrücke aus dem weiteren Kriegsgebiete in Galizien" mit Lichtbildern statt.

Dienstag den 11. April wird Seine Exzellenz der Herr Wirkliche Geheime Rat und ordentliche Honorarprofessor an der Universität in Berlin Dr. Alfred von der Leyen einen Vortrag über „Die künftigen Verkehrsverhältnisse zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche" halten, zu welchem Gastkarten in beschränkter Anzahl im Klubsekretariate ausgegeben werden.

Samstag den 15. April l. J., um 7 Uhr abends, findet in diesem Saale ein Autorenabend zugunsten der Kriegsfürsorge statt; die Damen Karola Baronin Buschmann, Luise Lorber geb. Gräfin Saracini-Belfort, Irma v. Wittek sowie Herr Dr. Hans Müller werden eigene Dichtungen zum Vortrage bringen. Ein Eintrittsgeld wird nicht eingehoben; dagegen freiwillige Spenden für Kriegsfürsorgezwecke im Klubsekretariate entgegengenommen.

Heute ist es uns vergönnt, aus dem Munde des Herrn Obersanitätsrates Dr. Andreas Bogdan die Schilderung seiner Beobachtungen und Eindrücke zu hören, die derselbe gelegentlich seiner amtlichen Bereisung des nordöstlichen Kriegsgebietes gesammelt hat.

Unser Interesse hiefür ist ein um so hervorragenderes, als wir aus früheren Vorträgen des Herrn Obersanitätsrates den gediegenen Inhalt derselben sowie die meisterhafte Wiedergabe seiner Gedanken schätzen gelernt haben."

Obersanitätsrat Bogdan schildert nunmehr in einem einstündigen Vortrage, an der Hand zahlreicher, fesselnder Lichtbilder, seine teils an der Front, teils im Etappenraum und Hinterland gesammelten kriegshygienischen Eindrücke. Die im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums unternommene Studienreise gab allen Zuhörern ein genaues und wohltuendes Bild all der sorgsamen gesundheitlichen Maßnahmen, die zum leiblichen Wohl unserer tapferen Soldaten an der Front und im Etappenraume getroffen sind. Die Unterkünfte, Verpflegung, Kleidung, Trinkwasserbeschaffung, Reinigung und Verwundetenpflege sind geradezu musterhaft organisiert. Besonders lehrreich waren prächtige Bilder von Bäckereien, Schulen, Spitälern, Badezügen usw. Auch die Prothesenfrage wurde eingehend besprochen und der Heilstätten für verwundete Krieger im Hinterlande gedacht. Insbesondere wurde das mustergültige Genesungsheim für kriegsverletzte Eisenbahner — eine Schöpfung unseres k. k. Eisenbahnministers — in zahlreichen Lichtbildern gezeigt.

Der schöne Vortrag, dem verdientermaßen lebhafter Beifall zuteil wurde, wird demnächst in diesem Blatte zum Abdruck gelangen. Exzellenz Dr. v. Wittek dankte dem Herrn Vortragenden namens des Klubs aufs verbindlichste und schloß sodann die von zahlreichen Spitzen des k. k. Eisenbahnministeriums besuchte Versammlung.

Klubversammlung am 28. März 1916.

Exzellenz Dr. v. Wittek eröffnete die Klubversammlung am 28. März mit folgenden geschäftlichen Mitteilungen:

„In dieser Saison finden noch Klubversammlungen am 11. und 18. April statt. Wie schon in der letzten Klubversammlung mitgeteilt, wird am 11. April Seine Exzellenz der Herr Wirkliche Geheime Rat, ordentlicher Honorarprofessor an der Universität in Berlin, Dr. Alfred von der Leyen, einen Vortrag über „Die künftigen Verkehrsverhältnisse zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche", am 18. April Herr Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen einen solchen über seine Reise „Mit dem Balkanzuge nach Konstantinopel" halten.

Für den Vortrag am 11. April sind Eintrittskarten für Angehörige und Gäste der Klubmitglieder in beschränkter Anzahl ab 1. April im Klubsekretariate erhältlich.

Am 15. April, um 7 Uhr abends, findet in diesem Saale ein Autorenabend statt, an dem die Damen Karola Baronin Buschman, Gräfin Luise Saracini-Belfort und Irma v. Wittek sowie Schriftsteller Herr Dr. Hans Müller eigene Dichtungen vortragen werden. Der Ertrag dieses Abends, der nur durch freiwillige Spenden, die das Klubsekretariat übernimmt, hereingebracht werden soll, wird zur Gänze Kriegsfürsorgezwecken gewidmet.

Mit der Klubversammlung am 18. April schließt die heurige Vortragssaison. An diesem Tage findet, um 6 Uhr abends, die Wählerversammlung statt, die über die Kandidaten für die Neuwahlen in den Ausschußrat Beschluß fassen soll.

Damenteeabende zugunsten der Kriegsfürsorge finden in dieser Saison noch am 30. März, 6. und 13. April statt.

Die diesjährige Hauptversammlung wird am 9. Mai, um 6 Uhr abends, in diesem Saale abgehalten; die Einladung mit der Tagesordnung finden die Klubmitglieder in unserer Klubzeitung, und zwar in den Heften vom 1. und 15. April und 1. Mai.

Heute haben wir das Vergnügen, einen Vortrag des Herrn Oberbaurates Ingenieur Eduard Engelmann zu hören, der über „Reiseeindrücke aus dem weiteren Kriegsgebiete in Galizien" sprechen wird.

Das lebhafte Interesse, das wir den Ausführungen des Herrn Oberbaurates Engelmann stets entgegenbringen, wird diesmal durch den Umstand noch gesteigert, als wir jüngst Herrn Obersanitätsrat Dr. Bogdan über ein ähnliches Thema, aber vom ärztlichen Standpunkte aus, hörten; wenn uns heute ein so hervorragender Ingenieur, wie Herr Oberbaurat Engelmann seine Eindrücke in fachtechnischer Beleuchtung mitzuteilen so freundlich sein wird, werden sich die beiden Vorträge wirksam ergänzen."

Oberbaurat Engelmann zeigte zunächst in einer Lichtbildkarte das von ihm bereiste Gebiet Galiziens und Ungarns. Es ist das etwa die Strecke Zwinin Ostry—Munkács—Limanova—Gorlice und Neu-Sandez. Die großen Forstschäden, die zahlreichen durch Granaten und gelegtes Feuer angerichteten Bauschäden an Wohnhäusern, Schulen und Kirchen, dann die mannigfachen Zerstörungen an Bahnhofsanlagen, Brücken und Straßen fanden seitens des Herrn Vortragenden eingehende Erörterung. Besondere Beachtung wurde insbesonders dem so wertvollen Petroleumgebiete um Borysław und Ustyanowie gewidmet. In anerkennenswerter Weise wurde die Tätigkeit unserer braven Soldaten gerühmt, welche sich durch die teilweise Wiederherstellung einer großen Menge der zerstörten Anlagen ein bleibendes Verdienst erworben haben. Schließlich wurden die geplanten Vorsorgen für den völligen Wiederaufbau all des Zerstörten einer kritischen Beleuchtung unterzogen, hiebei fehlte es nicht an allerlei treffenden Bemerkungen über Land und Leute. Eine Menge interessanter, zum Teile vortrefflicher Bilder des eingangs bezeichneten Gebietes erhöhten den Reiz des gesprochenen Wortes.

Oberbaurat Engelmann fand für seine Ausführungen und Bilderklärungen reichen Beifall des Publikums. Mit herzlichem Danke an den Herrn Vortragenden schloß der Klubpräsident die interessante Klubversammlung.

Der Bericht über die Teeabende folgt in dem nächsten Hefte.

Schnelldreh-Revolverstahl No 5% Marke: 5%
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Der gefertigte Verwaltungsrat gibt sich die Ehre, die Aktionäre der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zu der **am Samstag, den 29. April 1916** um 10 Uhr vormittags im gesellschaftlichen Bureau (**VI. Getreidemarkt 1**), stattfindenden

60. (ordentlichen) General-Versammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsrates über die Geschäftsführung im Jahre 1915. — 2. Bericht des Revisions-Ausschusses über den Rechnungsabschluß pro 1915. — 3. Antrag des Verwaltungsrates über die Verwendung des Reinerträgnisses. — 4. Ermächtigung des Verwaltungsrates zur Einlösung des am 1. November 1916 fällig werdenden Coupons Nr. 100 der Aktien mit K 10·—. — 5. Wahl des Revisions-Ausschusses. — 6. Wahlen in den Verwaltungsrat.

Jene Herren Aktionäre, welche der General-Versammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Maßgabe der Statuten ausüben wollen, **haben ihre Aktien bis inklusive 21. April 1916** in **Wien** bei der k. k. priv. Österreichischen Länderbank; in **Prag** bei der Filiale dieser Bank; in **Graz** bei der Wechselstube der Steiermärkischen Eskomptebank und der Filiale der k. k. priv. Österreichischen **Länderbank**; in **Berlin** bei der Berliner Handels-Gesellschaft, der Deutschen Bank, der Nationalbank für Deutschland und der Bank für Handel und Industrie; in **Frankfurt a. M.** bei der Deutschen Vereinsbank und der Deutschen Effekten- und Wechsel-Bank; in **Stuttgart** bei der Württembergischen Vereinsbank mittels doppelt auszufertigender Verzeichnisse (wozu Formulare bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legititimationskarte zur General-Versammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

WIEN, am 31. März 1916. **Der Verwaltungsrat.**

(Nachdruck wird nicht bezahlt)

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. **Minenzünder.**
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Telephon für Sackbestellungen 12986. Telephon für Fuhrenbestellungen 21118.

D. BERL

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und erstklassige Dzieditzer Steinkohlenbriketts.

Privilegirte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Einladung

zur **einundsechzigsten ordentlichen Generalversammlung** der stimmberechtigten Aktionäre der **privilegirten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft** am 5. Mai 1916.

Die Herren Aktionäre werden hiemit zu der auf Grund des § 35 der Statuten anberaumten einundsechzigsten ordentlichen Generalversammlung, welche Freitag, den **5. Mai 1916,** um 3 Uhr nachmittags, in Wien im Industriehause, III/3, Schwarzenbergplatz 4, stattfinden wird, eingeladen.

Tagesordnung:

1. Genehmigung der Jahresrechnung und des Rechnungsabschlusses für das Jahr 1915 und Bestimmung über die Verwendung des Reinerträgnisses.

2. Teilweise Erneuerung des Verwaltungsrates.

3. Wahl eines Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen des Betriebsjahres 1916.

Bezüglich des Stimmrechtes und der Ausübung desselben wird auf die Bestimmungen der §§ 30, 36 und 39 der gesellschaftlichen Statuten hingewiesen.

Der Besitz von je 20 Stück Aktien gibt das Recht auf eine Stimme, mit der Beschränkung jedoch, daß ein Aktionär in keinem Falle mehr als zwanzig eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen darf.

Das Stimmrecht kann auch durch einen Bevollmächtigten ausgeübt werden; letzterer muß jedoch ebenfalls stimmberechtigter Aktionär sein und kann außer 20 eigenen nicht mehr als 40 fremde Stimmen in sich vereinigen.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten von dem Vollmachtgeber ausgefüllt und eigenhändig unterzeichnet werden.

Die Herren Aktionäre, welche an der Generalversammlung teilzunehmen wünschen, werden eingeladen, ihre Aktien **spätestens bis inklusive 21. April 1916,** und zwar:

In **Wien:** bei der Kassa der k. k. privilegirten allgemeinen österreichischen Boden-Credit-Anstalt,

In **Budapest:** bei der Kassa der ungarischen allgemeinen Creditbank

gegen Empfangsbestätigung zu hinterlegen und die auf ihren Namen lautenden Legitimationskarten zur Generalversammlung in Empfang zu nehmen.

Die Herren Aktionäre werden ersucht, ihre Vollmachten spätestens bis 2. Mai 1916 bei dem **Sekretariate** der Gesellschaft in Wien, I., Schenkenstraße 8—10, abzugeben.

Die Zurückstellung der Aktien erfolgt nach abgehaltener Generalversammlung.

Wien, im April 1916.

Der vereinigte Verwaltungsrat.

Nachdruck wird nicht honoriert.

Digitized by Google

K.k.priv.Österreichische Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe.

Kundmachung.

Die **sechzigste ordentliche Generalversammlung** der Aktionäre der K. k. priv. Österreichischen Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe findet **Freitag den 12. Mai 1916, abends 5 Uhr,** im großen Festsaale des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines (I., Eschenbachgasse 9) statt.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Jahresbericht des Verwaltungsrates.
2. Bericht des Revi-ions-Ausschusses über den Rechnungsabschluß des Jahres 1915 und Beschlußfassung über denselben.
3. Beschlußfassung über die Verwendung des Reinerträgnisses des Jahres 1915.
4. Änderung der §§ 3, 4, 21, 22, 29, 32, 38, 42, 59, 61, 62, 68, 69, 75, 96 und 97 der Statuten.
5. Beschlußfassung über die Wahlen in den Verwaltungsrat.
6. Wahl des Revisions-Ausschusses für das Jahr 1916.

Die stimmberechtigten Herren Aktionäre, welche an der Generalversammlung teilzunehmen wünschen, werden hiemit eingeladen, ihre Aktien **spätestens am 14. April d. J.** zu deponieren, und zwar in **Wien** bei der **Liquidatur der Anstalt** (I. am Hof 6) an Wochentagen von 9—12.

Wien, am 30. März 1916.

K. k. priv. Österreichische Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. /49

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

Kundmachung.

Die **52. ordentliche Generalversammlung** der Aktionäre der

Anglo-Österreichischen Bank

findet am **28. April 1916 um 6½ Uhr abends im Kassensaale der Anglo-Österreichischen Bank (I. Strauchgasse 1)** statt.

Gegenstände der Verhandlung:

1. **Jahresbericht des Generalrates.**
2. **Bericht der Zensoren über den Rechnungsabschluß des Jahres 1915 und Beschlußfassung hierüber.**
3. **Beschlußfassung über die Verwendung des Reingewinnes pro 1915.**
4. **Antrag auf Abänderung der Statuten (Artikel 2).**
5. **Wahl von vier Mitgliedern des Generalrates zufolge Ablaufes ihrer Funktionsdauer.**

Laut Artikel 30 der Statuten berechtigen 25 Aktien zu einer Stimme. Die stimmberechtigten Herren Aktionäre werden eingeladen, ihre Aktien samt den nicht fälligen Kupons bis inklusive 21. April l. J. in Wien bei der Liquidatur der Anglo-Österreichischen Bank oder bei den Filialen der Anglo-Österreichischen Bank zu deponieren.

Laut Artikel 27 der Statuten können Vollmachten nur an stimmberechtigte Aktionäre erteilt werden.

Wien, 12. April 1916. **Der Generalrat.**

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftausstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftausstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Die **Österreichisch-Alpine Montangesellschaft** sucht für ihr Verkaufsbureau (Abteilung **Eisenbahn-Oberbau**) einen kommerziell gut geschulten, selbständigen

Korrespondenten,

der sich die erforderlichen **technischen Kenntnisse** entweder durch eine entsprechende Vorbildung oder durch mehrjährige Praxis angeeignet hat. Als Anwärter auf diesen Posten können nur solche Personen in Betracht kommen, die geübte Stenographen und Maschinschreiber sind und die französische Sprache in Wort und Schrift beherrschen.

Bewerbungen sind unter Angabe des bisherigen Entwicklungsganges und der Gehaltsansprüche nur schriftlich an die kommerzielle Direktion der Österreichisch-Alpinen Montangesellschaft, Wien I., Friedrichstraße Nr. 4 zu richten.

A. Fross-Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge,
Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.

Zweigniederlassung: Prag, VII. Bubnaerstraße 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.

Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- u. Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.

◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 9. Wien, den 1. Mai 1916. XXXIX. Jahrgang.

INHALT: Anzeigen. — Beitrag zur Geschichte der elektrischen Eisenbahneinrichtungen. Von L. Kohlfürst. (Schluß.) — Die künftigen Verkehrsverhältnisse zwischen Österreich, Ungarn und dem Deutschen Reiche. Vortrag, gehalten von Professor v. der Leyen, Wirklicher Geheimer Rat, im Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten am 11. April 1916. — Baudirektor Holzer†. — Verschiedenes: Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Günstige Weiterentwicklung der Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen. Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Österreich und Ungarn im Jahre 1915. Erweiterungsbauten auf den südöstlichen Linien der ungarischen Staatsbahnen. Österreichisch-Deutscher Wirtschaftsverband. Zur Wasserstraßenfrage. Ergebnisse des Österreichischen Lloyd im Jahre 1914. Ergebnisse der Austro-Americana im Jahre 1914. Ergebnisse der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn im Jahre 1914. — Buchanzeigen: Artarias Eisenbahnkarte 1916. Die Bergstadt. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Einladung.

Der Ausschußrat beehrt sich hiemit, zu der am

Dienstag den 9. Mai 1916, 6 Uhr abends

im

Versammlungssaale des Klub, I. Nibelungengasse 3

stattfindenden

XXXIX. ordentl. Hauptversammlung

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten

einzuladen.

Tagesordnung:

1. Bericht des Ausschußrates über das Klubjahr 1915.
2. Bericht der Rechnungsprüfer.
3. Wahl eines Vizepräsidenten, eines Schriftführers und von sechs Mitgliedern des Ausschußrates, ferner der Rechnungsprüfer und deren Stellvertreter.
4. Beschlußfassung über etwa angemeldete Anträge.

Es wird ersucht, dieser Versammlung beizuwohnen und etwa beabsichtigte Anträge (Punkt 4 der Tagesordnung) bis längstens 1. Mai dem Präsidium bekanntgeben zu wollen.

Der Ausschußrat
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Zur Beachtung! Sollte die einberufene Hauptversammlung mangels der satzungsmäßig erforderlichen Anzahl von Mitgliedern (mindestens ein Zehntel der Gesamtzahl der Klubmitglieder) nicht abgehalten werden können, findet um 6½ Uhr (also eine halbe Stunde später) eine außerordentliche Hauptversammlung statt, die, ohne Rücksicht auf die Zahl der Anwesenden, beschlußfähig ist.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der „Österreichischen Eisenbahn-Zeitung", in ihren Arbeiten für die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" Fremdworte und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Am heutigen Tage gelangt der Jahresbericht der Klubleitung pro 1915 zur Versendung.

Beitrag zur Geschichte der elektrischen Eisenbahneinrichtungen*).

Von **L. Kohlfürst.**

(Schluß zu Nr. 8.)

Da der ursprüngliche Zweck der elektrischen Einrichtungen lediglich dahinzielte, den Reisenden die Abgabe von Gefahrsignalen zu ermöglichen, konnten die älteren Anlagen dieser Art für die einfache Arbeitsstromschaltung angeordnet werden. Die späterhin entstandenen Einrichtungen sind hingegen vorwiegend mit Ruhe- oder Gegenstromschaltung ausgeführt, weil man vielfach die Anforderungen dahin erweitert hatte, daß sich auch etwaige Störungen in den Stromkreisen und in Sonderheit ein allfälliges Zerreißen des Zuges durch selbsttätiges Hervorrufen des Gefahrsignals melden sollte. Die Zeichengebung geschah stets nur mittels Wecker oder Relaiswecker, mit oder ohne Abfallscheiben; von den für die Reisenden bestimmten Sendern (Tastern, Druckknöpfen, Kurbeln usw.) wurde naturgemäß verlangt, daß sie jede erfolgte Benutzung durch Sonderzeichen erkennen und feststellen lassen, und zwar auf eine Art, die es dem Gebrauchsnehmer unmöglich macht, diese Kennzeichnung wieder zu beseitigen. Im allgemeinen wurde darauf Wert gelegt, daß das Gefahrsignal nicht unmittelbar am Führerstand erschien, sondern im Wagenabteil des Zugführers, der erst das Weitere zu veranlassen hatte. Im übrigen gingen auch hierin die Anschauungen der Bahnverwaltungen vielfach auseinander.

Der Bestand einer zur Nachrichtengebung geeigneten Verbindung zwischen Zugbegleitungs- und Maschinenpersonal, welche zunächst durch die sogenannte Tenderwache, dann durch die Zugführerschnur und die Signalleine zustande kam, hat sehr bald durch besondere Vorschriften[19]) — in England 1839, in Preußen

*) Vgl. Jhg. 35 (1913), Nr. 28, 30 und 33, sowie Jhg. 36 (1914) Nr. 22, 26, 29 und 30.

[19]) Die Instruktionen der Leipzig-Dresdener Eisenbahn vom Jahre 1838 befahlen: „daß ein Mann auf dem Tender postiert sein solle, der fortwährend den Zug zu beobachten habe, wozu besonders die Kurven Gelegenheit böten" (vgl. M. M. v. Weber, „Das Telegraphen- und Signalwesen der Eisenbahnen", S. 112).

Digitized by Google

1850, in Österreich-Ungarn 1851, in Frankreich 1855 usw. — Festlegung erfahren. Erst später — nicht immer in vollem Einklang mit den Anschauungen und Wünschen der Eisenbahnverwaltungen, sondern zumeist unter dem Drucke der öffentlichen Meinung — wurde die Möglichkeit zur Abgabe von Gefahrsignalen in den meisten europäischen Ländern auch den Reisenden zuerkannt und im Wege einer Reihe[20]) von Verordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden oder gesetzlicher Bestimmungen vorgeschrieben. Dadurch ergab sich, wie bereits eingangs kurz erhärtet wurde, der Anlaß zum Entstehen der elektrischen Hilfssignaleinrichtungen, deren Bedeutung und Wert übrigens im Laufe der Jahre zufolge der Fortschritte, die inzwischen in der Ausführung der Spurwege, der Fahrzeuge und der Zugbremsen gemacht worden waren, eine beträchtliche Einbuße erlitten hatte. Sie sind schließlich für alle Bahnen, welche ihre schnellfahrenden Züge mit durchlaufenden selbsttätigen Bremsen ausgestattet haben, völlig gegenstandslos geworden, wenn die Betätigung der letzteren, wie zum Beispiel in Deutschland, Österreich-Ungarn und vielfach anderweitig den Reisenden für Notfälle gestattet und zu dem Ende in den Wagen die entsprechende Vorrichtung angebracht ist.

2. Entwicklungsgang in Österreich-Ungarn. Auch hier ist die älteste Form der Vermittlung zwischen Zug und Lokomotive jene der Tenderwache gewesen, welche die Kaiser Ferdinand-Nordbahn nach dem Muster der Leipzig-Dresdener-Eisenbahn schon im Jahre 1838 eingeführt hatte. Doch wandte man drei Jahre später bei der Gloggnitzer-Bahn bereits die Lokomotivleine an, mit deren Hilfe der anstatt auf dem Tender auf dem ersten Wagen des Zuges postierte Zugbegleiter zur Erteilung des Gefahrsignals eine am Tender angebrachte Glocke tätig machen konnte. Diese Anordnung wurde auf der südlichen k. k. Staatsbahnstrecke Mürzzuschlag—Graz im Jahre 1845 dahin abgeändert, daß die Leine nicht erst an eine besondere Tenderglocke, sondern an den Auslösearm der Dampfpfeife der Zugmaschine befestigt wurde, weshalb sie, wenn sie angezogen wurde, das Lokomotivsignal „Achtung" hervorbrachte. Diese Einrichtung fand noch im gleichen Jahre auf allen damals bestehenden Eisenbahnen der Monarchie gleichförmig Eingang und § 49 der im Jahre 1851 erschienenen Eisenbahnbetriebsordnung verlangte bereits: „Es müssen solche Einrichtungen getroffen werden, daß eine Kommunikation zwischen dem Zugbegleitungspersonal und dem Maschinisten stattfinden kann".

Diese Einrichtung hatte sich Mitte der Fünfzigerjahre dahin ausgestaltet, daß die kurze, von der Zugmaschine bloß bis zum vordersten Wagen des Zuges geführte Signalleine der ursprünglichen Form nur mehr bei Güterzügen oder auf Nebenstrecken in Verwendung blieb, wogegen auf allen Personenzügen der Hauptlinie und selbst vielfach auf gemischten Zügen eine vom ersten bis zum letzten Wagen reichende Zugleine vorhanden war, an welche die Signalleine vor dem Abgang des Zuges in der Ausgangstation angeknüpft wurde. Die Zugleine lief den Zug entlang über Rollenständer, die auf den Wagendächern derart angebracht waren, daß die Leine von jedem Zugbegleiter gezogen werden konnte, ohne daß er seine Aufenthaltsstelle verlassen mußte. Erst etwa zwei Jahrzehnte später hatte man die Aufgabe dieser Zugleine derart erweitert, daß sie nicht nur von den Zugbegleitern, sondern auch von den Reisenden, sei es mit Hilfe mechanischer Übertragungsvorrichtungen, sei es unmittelbar mit der Hand, benutzt werden konnte, eine Anordnung, welche namentlich in der letztangeführten Form heute noch auf allen gemischten Zügen und auf Lokalbahnen ganz allgemein in Benützung steht.

Gegen Ende 1874, als sich die in Düsseldorf abgehaltene Techniker-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn - Verwaltungen mit der Frage der Hilfssignale für Reisende beschäftigt hatte, betraute auch die österreichische Direktorenkonferenz[21]) infolge einer von der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen ausgegangenen amtlichen Anregung mit der Erörterung derselben Frage einen Sonderausschuß und beantwortete, auf Grund des von letzterem erstatteten Berichtes den betreffenden Generalinspektionserlaß am 18. März 1875 mit einer sachlichen Vorstellung. In dieser wurde unter anderem nur die Signalisierung eines „Brandes im Wagen" als wirklich wertvoll und wünschenswert anerkannt; bei „Erkrankungen", welche rasche Hilfeleistung erforderten, könne diese doch meist erst in der nächsten Station beschafft werden; bei „Angriffen" aber wird der Angreifer die Benutzung des Notsignals unmöglich zu machen trachten; in allen anderen Fällen reichten im allgemeinen die bestehenden Einrichtungen (die über den ganzen Zug laufende Signalleine!) hin. Die durch Einführung eines Notsignals für die Reisenden auflaufenden Kosten berechnete der Sonderausschuß für 8200 Wagen der schnellfahrenden Züge der österreichisch-ungarischen Bahnen mit 328.000 Gulden, die jährlichen Unterhaltungskosten mit 36.000 Gulden. Die Direktorenkonferenz hielt es schließlich für geboten, den Gegenstand noch weiter zu prüfen und entsendete zu diesem Zwecke im Jahre 1875 einige Fachmänner zum Studium der bestehenden neuesten Zugbremsen- und Interkommunikationssignal-Einrichtungen ins Ausland. Was nun die letzteren anbelangt, so bezeichnete der als Ergebnis der Studienreise gewonnene fachmännische Bericht neben der gewöhnlichen Zugleine lediglich die elektrischen Anordnungen als verwendbar, ohne die eine oder die andere besonders zu empfehlen.

Inzwischen hatten bereits mehrere Bahnen mit verschiedenen Interkommunikationssignalen praktische Ver-

[20]) Vgl „Dr. Rölls Encyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens", I. Aufl., B. IV, S. 2054 bis 2056.

[21]) Vgl. „Geschichte der Eisenbahnen der Österr.-Ungar-Monarchie", B. III, S. 94.

Digitized by Google

suche eingeleitet, weshalb vom Handelsministerium die verbindliche Einführung dieser Zugeinrichtung erwogen und an die Bahnen mit Erlaß vom 12. Februar 1880 die Aufforderung gerichtet wurde, diesbezügliche Vorschläge im Wege der Direktorenkonferenz zu erstatten. In der betreffenden Rückäußerung der letzteren war darauf hingewiesen, daß die Erprobungen noch nicht lange genug durchgeführt worden seien, um ein durchaus geklärtes Urteil zuzulassen und daß es namentlich nicht möglich sei, eine bestimmte Anordnung zur allgemeinen Annahme zu empfehlen. Hierauf erging mit Handelsministerialerlaß vom 23. August 1880 an sämtliche österreichischen Eisenbahnen der Auftrag, bei allen schnellfahrenden Zügen Interkommunikationssignale — ohne Beschränkung auf ein bestimmtes System — einzurichten und über die bis Ende Februar 1881 gemachten Erfahrungen längstens bis 1. April 1881 Bericht zu erstatten. Ein Handelsministerialerlaß vom 1. Februar 1882 ermächtigte die Bahnverwaltungen, jeden Reisenden, welcher ohne dringendste Notwendigkeit das Notsignal gibt, unbeschadet einer etwaigen strafrechtlichen oder polizeilichen Behandlung des Falles zum sofortigen Erlag einer Konventionalstrafe von 10 Gulden zu verhalten. Mit demselben Erlaß wurde auch der Wortlaut für die Aufschrift, welche hinsichtlich der Gebrauchnahme der Notsignaleinrichtung in den Wagen anzubringen ist, festgesetzt. Dieser Wortlaut erfuhr durch den Handelsministerialerlaß vom 10. Juni 1882 noch eine geringe Änderung[22]).

Sobald in Österreich und Ungarn die Frage der Einführung von Hilfssignalen für die fahrenden Züge in ernstliche Erwägung gezogen worden war und schon einige Jahre vorher fehlte es auch hier nicht an mannigfachen einschlägigen Erfindungen und Vorschlägen. So hielten es beispielsweise 1877 Michaels und Pereier[23]) für möglich und zweckdienlich, ein über den ganzen Zug reichendes Schallrohr anzuwenden; Boschan, Lüders und andere schlugen vor, das Notsignal mit Knallkapseln oder Feuerwerkskörpern oder beiden zusammen zu geben, die auf den Wagendächern angebracht und im Wageninnern mit Auslösevorrichtungen verbunden sein sollten. Versuche mit einer verwandten, vom k. k. Hauptmann Deskovich erdachten Anordnung hatte 1874 mehrere Monate hindurch die Ungarische Ostbahn vorgenommen. Von besseren Erfolgen wurden die Bestrebungen begleitet, welche dahinzielten, die gewöhnliche Zugleine[24]) der erweiterten Anforderung anzupassen, sei es durch Nebenleinen, Fallgewichte oder dgl. Hiehergehörende Anordnungen waren von Prasch 1881 bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn versucht worden, während solche von Wildburger von 1882 bis 1888 bei mehreren Zügen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sowie solche von Gassebner innerhalb desselben Zeitraumes auf der Kaiser Franz Josef-Bahn und, in etwas vereinfachter Form, auf der Buschtehrader Eisenbahn in Verwendung gewesen sind.

Was nun aber die elektrischen Notsignaleinrichtungen betrifft, so hatten diese durch Professor August v. Schmid in einem dem österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein erstatteten Bericht[25]) über die Gründe und die Dringlichkeit, mit welcher das reisende Publikum und die Tagespresse in England und Frankreich nach solchen Hilfsmitteln verlangte, zum erstenmal Befürwortung erfahren, und zwar empfahl v. Schmid den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen die kurz vorher bei der Orleansbahn eingeführte Breguetsche Anordnung (vergl. Punkt 1). Dieser Vortrag blieb ohne wahrnehmbares Ergebnis und die Angelegenheit unverfolgt, bis sie erst 22 Jahre später durch die weiter oben angeführte amtliche Anregung der k. k. Generalinspektion in ersprießliche Wege geleitet wurde.

Unter den österreichisch-ungarischen Bahnen, welche elektrische Interkommunikationssignale einführten oder versuchten, war die österreichische Südbahn die erste, und zwar hatte sie 1877 zunächst versuchsweise ihre Schnellzüge mit einer von M. Kohn angegebenen Anordnung[26]) versehen. Dies war eine Zweileiteranlage für Arbeitstromschaltung, in welcher zwei durch Tyersche Hemmvorrichtungen[27]) gesicherte Wecker — einer beim Zugführer, der zweite beim Maschinführer — standen. Zur Verbindung der Leitungen von Wagen zu Wagen waren Walkersche Stahldrahtkuppelungen[28]) benutzt; die zur Betätigung der Wecker dienenden Sender, nämlich einfache Druckknopftaster in den Wagenabteilen befanden sich in Kästchen und konnten erst nach Beseitigung bezw. Durchstoßen eines darübergespannten, mit der Aufschrift Notsignal" bezeichneten Papierblattes in Gebrauch genommen werden. Bei den späteren, bleibenden Einrichtungen[29]) ist der Wecker des Lokomotivführers durch eine zur Dampfpfeife geführte Leine und die Walkersche Leitungsverbindung durch eine federnde Zungenkuppelung aus Tombak ersetzt worden.

Im Jahre 1880 stattete die österr-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ihre sämtlichen und die Kaiser Ferdinands-Nordbahn einen Teil ihrer schnellfahrenden Züge mit Prudhommeschen Interkommunikationssignalen nach dem älteren Muster der Französischen Nordbahn[30]) aus, nämlich mit auf Gegenstrom geschalteter Zweileiter-

---

[22]) Vgl. „Dr. Rölls Encyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens", I. Aufl., B. IV, S. 2056.

[23]) Vgl. „Zeitschrift des Österr. Ingenieur uud Architekten-Vereines", 1875, S. 32.

[24]) Vgl. „Geschichte der Eisenbahnen der Österr.-Ungar. Monarchie", B. III, S. 94.

[25]) Vgl. „Zeitschrift des Österr. Ingenieur- und Architekten-Vereines", 1853, S. 76.

[26]) Vgl. „Technische Blätter", Prag, 1876, S. 147.

[27]) Vgl. Zetzsche: „Handbuch den Telegraphie", B. IV, S. 626.

[28]) Vgl. W. E. Langdon: „The application of electricity to Railway working", London, 1877, S. 267.

[29]) Vgl. Dr. Rölls: „Encyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens", I. Aufl., B. IV, S. 2050.

[30]) Vgl. „Polytechn. Zentralblatt", 1866, S. 991.

Digitized by Google

Anordnung und zwei Alarmweckern, von denen sich der eine am Führerstand, der andere im Bremshüttel des letzten Wagens befand. Die erstere Form wurde durch Politzer[31]) zwei Jahre später aufs Einleitungssystem (die Wagengestelle und das Geleise als Rückleitung) für Ruhestromschaltung umgestaltet und zugleich für die Mitbenutzung zum Betriebe von elektrischen Anzeigewerken zurecht gemacht, welche den Reisenden während der Fahrt die jeweilig erreichte Station auf einer Abfallscheibe kund geben sollten. Letztere Anordnung ist nur auf den Expreßzügen Wien-Budapest vorübergehend verwendet gewesen.

Nächsten Jahres richteten auch die k. k. österr. Staatsbahnen und die Österr. Nordwest-Bahn elektrische Notsignale ein. Bei der für die Staatsbahn-Schnellzüge von Franz Gattinger angegebenen Anordnung[32]), welche aus einer eindrähtigen Ruhestromschaltung mit einem im Zugführerabteil aufgestellten Relais und Wecker bestand, waren sämtliche Zugbegleiter imstande gegenseitige Signale zu geben, welche sich durch die Länge und Reihenfolge der Weckertöne kennzeichneten, während bei den Notsignalen der Reisenden — wie es eben bei allen verwandten Einrichtungen der Fall ist — der Wecker so lange fortläutete, bis der gebrauchte Sender seine Ruhelage durch den Zugführer wieder zurückerhielt. Für die Verständigung des Maschinenpersonals war am Führerstand ein zweiter Wecker ohne Relais vorhanden, der nur vom Zugführer, und zwar mit Arbeitsstrom tätig gemacht werden konnte. Für die Leitungsverbindung von Wagen zu Wagen bediente sich Gattinger ebenfalls der Walkerschen Stahldrahtklemmen, die sich hier, weil sie vernickelt waren, besser bewährten als bei den oben erwähnten ersten einschlägigen Einrichtungen der Südbahn. Für die Züge der Österr. Nordwestbahn, die Bechtold[33]) einrichtete, war das Preecesche Zweileitersystem mit einfachem Arbeitsstrombetrieb zum Muster genommen und zur Leitungsverbindung von Wagen zu Wagen eine etwas verbesserte Preece-Goldstonesche Doppelfederkluppe (electrical pope communication[34]) benutzt. Nur im Wagenabteil des Zugführers befand sich ein gegen das Rütteln mit Ankerhemmung geschützter Wecker, der an dem Kasten angebracht war, welcher die aus sechs durch Stopfwände gegen das Einfrieren geschützten Leclancheelementen bestehende Batterie enthielt und mittels Kontakthaken an der Wagenwand aufgehängt wurde, so daß alle Anschlußschrauben, Steckstifte oder Schalter erspart blieben. Die Taster für die Reisenden waren in mit Papier überspannten Messingbüchsen und der beim Gebrauch jedesmal eintretende dauernde Arbeitskontakt konnte natürlich nur mit einem ganz eigens geformten Schlüssel, den der Zugführer in Verwahrung hatte, wieder gelöst werden; für die Zugbegleiter waren nur gewöhnliche Haustelegraphentaster vorgesehen.

Die übrigen Bahnen wählten für ihre Züge in der Regel die eine oder die andere der von den großen Bahnen eingeführten Anordnungen je nach den Ansichten der betreffenden maßgebenden Amtsstellen Im besonderen gingen die Meinungen darüber auseinander, ob die Maschinführer unmittelbar in die Notsignalanlage einbezogen werden dürfen oder nicht, dann ob die mit der Ruhestrom- oder Gegenstromschaltung erreichbare selbsttätige Ankündigung von Leitungsfehlern oder Zugzerreißungen in Hinblick auf die haltsamen Schraubenkuppelungen der Wagen in den schnellfahrenden Zügen und selbst bei durchlaufenden Zugsbremsen noch besonders erstrebenswert sei oder nicht, ferner ob es ratsam sei, die Wagengestelle und das Geleise als Rückleitung auszunutzen oder nicht usw.

Für alle Fälle erwies sich eine Aufgabe mit großen Schwierigkeiten verbunden, nämlich die Schaffung einer vollständig verläßlichen Stromübertragung von Wagen zu Wagen mit einfachster Handhabung fürs Lösen und Verbinden, so daß die Teilbarkeit der Züge die geringmöglichste Einbuße erleidet. Ein absonderlicher, der Buschtehrader Eisenbahn vorgelegener Vorschlag[35]) empfahl den Stromweg einfach in einen kleinen messingenen Puffer (1878 patentiert) einzubauen, der knapp unter dem Dache im Scheitel der beiden Stirnwände jedes Wagens seinen Platz erhalten und den Arbeits- und Zeitverlust für das Kuppeln der eindrähtigen Leitung überhaupt ganz ersparen lassen sollte. Andere Vorschläge, wie die von August Ritter v. Löhr oder von R. Smolka gingen dahin, die Notketten der Wagen als Leitungsverbindung[36]) für die elektrischen Interkommunikationssignale auszunutzen.

Unter Hinweis auf die lästigen Umständlichkeiten, welche die Verschiedenheit der in der ersten Hälfte der Achtzigerjahre verwendeten Hilfssignale für den Wagenübergang im Durchgangsverkehr mit sich brachte, stellte die Generaldirektion der k. k. österr. Staatsbahnen 1886 in der Direktorenkonferenz den Antrag, es möge von den Verwaltungen, da die Feststellung einer allgemein einzuführenden Anordnung kaum gewärtigt werden dürfe, wenigstens für die elektrischen Notsignaleinrichtungen eine bestimmte Leitungskupplung zur einheitlichen Durchführung angenommen werden. Gemäß dieser Anregung erfolgte auf der Direktorenkonferenz vom 7. Oktober 1889 die angestrebte Vereinbarung im Sinne eines Vorschlages des Maschinendirektors der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Wenzel Rayl, dahingehend, daß die Leitungsverbindungen für die elektrischen Notsignaleinrichtungen in die Schlauchkupplungen der Zugbremsen,

[31]) Vgl. „Organ f. d. Fortschritte des Eisenbahnwesens", 1884, S. 88.

[32]) Vgl. „Zeitschrift f. angewandte Elektrizitätslehre", 1881, Nr. 12, S. 233. und „Zeitschrift f. Elektrotechnik", 1885, S. 449.

[33]) Vgl. „Internationale Ausstellungszeitung", Wien, 1883, S. 119.

[34]) Vgl. W. E. Langdon: „The application of electricity to railway working". London, 1877, S. 256 ff.

[35]) Vgl. Zetzsche: „Handbuch der Telegraphie", B. IV, S. 464.

[36]) Vgl. „Geschichte der Eisenbahnen der Österr.-Ungar. Monarchie", B. III, S. 94.

Digitized by Google

für welche bereits ein einheitliches Muster bestand, einzubauen seien. Im Hinweis auf obigen Beschluß der Direktorenkonferenz wurden die Eisenbahnverwaltungen mit Erlaß des Handelsministeriums vom 5. April 1890 aufgefordert, bei Schnellzügen als Interkommunikationssignal ein elektrisches einzuführen und, insofern die Einschaltungen fremder Wagen bezw. der Übergang der eigenen Wagen in Betracht kommt, dahin zu wirken, daß die vorgeschlagene einheitliche Raylsche Kupplung[38]) für die elektrischen Leitungen zur Anwendung gelange. Als Termin, von welchem ab die Schnellzüge mit elektrischen Notsignaleinrichtungen versehen sein müssen, war der 1. Oktober 1891 festgesetzt. Weiters wird in demselben Erlaß die allmähliche Einführung von Notsignalen auch rücksichtlich aller ungemischten Personenzüge auf Hauptbahnen (Lokalzüge ausgenommen) dringend anempfohlen, wobei auf die Wahl eines einheitlichen Signalsystems geringerer Wert gelegt wird als auf die baldige Inbetriebsetzung der betreffenden Einrichtungen[38]).

Es erübrigt nur noch die Erwähnung einer ganz außergewöhnlichen, nämlich einer tragbaren elektrischen Interkommunikationssignaleinrichtung, welche ausschließlich bestimmt war, von den Güterzügen während der Fahrt durch den 10·250 *m* langen, damals noch sehr feuchten und zumeist raucherfüllten Arlbergtunnel verwendet zu werden. Die betreffende, von Gattinger erdachte Anordnung[39]) wurde 1888 in regelmäßigen Betrieb genommen und jedem einzelnen Güterzug in der letzten Station vor der Tunneleinfahrt beigegeben, in der ersten Station nach der Ausfahrt hingegen wieder abgenommen. Ihr Zweck war es, eine allfällige Zugtrennung selbsttätig zu signalisieren und jedem Zugbegleiter zu ermöglichen, Signale zu entsenden, um die mit der Laterne, Mundpfeife oder mit dem Horn zu gebenden Zugsignale, welche bei den obwaltenden Verhältnissen zumeist schlecht wahrnehmbar waren, zu unterstützen. Zu dem Ende wurde in den Dienstwagen der Zugführer ein Kästchen gebracht, in welchem sich ein Relais nebst Wecker und einige Trockenelemente als Stromquelle befanden und dieselben an eine auf den Wagendächern des Zuges ausgelegte Stromleitung angeschlossen. Letztere war ein zweidrähtiges, mit ganz feinem Stahldraht übernetztes, also sehr biegsames Kabel, das bei entsprechender Festigkeit ein verhältnismäßig geringes Gewicht besaß. Das Auf- und Abwickeln des auf einer 50 *cm* starken Trommel gewickelten Kabels längs des damit auszurüstenden Zuges geschah unter Zuhilfenahme eines leichten eisernen, mit Lagerständern für die Trommel versehenen Karrens und erforderte nur wenige Minuten. In dem Leitungskabel waren etwa je 8 *m* (zwei Wagenlängen) voneinander olivenförmige, durch Kautschukhüllen geschützte Knöpfe vorhanden, welche einen kleinen Unterbrechungstaster enthielten; beim Auslegen des Kabels wurde dafür gesorgt, daß jeder Zugbegleiter eine solche Olive in Handweite bekam. In der nächsten Station nahm man das Kabel wieder ab und wickelte es auf den fahrbaren Haspel, um es für den Gegenzug bereit zu halten. Mit Einführung einer verbesserten, fast rauchlosen Lokomotivheizung verlor die Einrichtung ihre Bedeutung; jetzt sind die Zugbegleiter der Güterzüge für die Tunnelfahrt mit Signalrevolvern ausgerüstet und können durch Abgabe blinder Schüsse Warnungs- oder Gefahrsignale geben bezw. unterstützen. Die tragbaren elektrischen Interkommunikationssignale[40]) wurden im Jahre 1893 endgültig außer Betrieb gesetzt.

Die weiter oben angeführte Vereinbarung betreffs der Raylschen Leitungskupplung hatte die daran geknüpften Hoffnungen nur im beschränkten Maße gerechtfertigt, weil jene Verwaltungen, welche bereits einen größeren Stand eingerichteter Wagen besaßen, sich nicht gerne zur vollständigen Beseitigung des von ihnen angenommenen Systems entschließen mochten, eine angemessene Umgestaltung aber, was die Anpassung der Kupplung anbelangte, sich mitunter weit schwieriger zeigte, als vorausgesetzt worden war. Auch sonst blieben die elektrischen Anordnungen naturgemäß eine reichliche Quelle für lästige Anstände, so daß es von allen Beteiligten lebhaft begrüßt wurde, als im Jänner 1902 das östrereichische Eisenbahnministerium sämtliche Hauptbahnen verhielt, die Umschalt-Luftsauge-Schnellbremse der Vakuum-Brake-Comp. Ltd. bei allen personenführenden Zügen, zunächst jedoch bei den Schnellzügen in Verbindung mit einer von den einzelnen Wagenabteile aus zu handhabenden Notbremse[41]) einzuführen. Durch letztere war für die elektrischen durchlaufenden Notsignale der betreffenden Züge Ersatz geschaffen. Nach Punkt 72 der am 1. Mai 1905 in Kraft getretenen „Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Hauptbahnen" sind diese selbsttätigen Bremsen für alle Züge, die mit mehr als 60 *km* in der Stunde Fahrgeschwindigkeit verkehren, verbindlich vorgeschrieben und hiedurch wurde also mittelbar auch die gesetzliche Ausmerzung der elektrischen Notsignale in Österreich, bezw. deren Verdrängung durch die Notbremse in die Wege geleitet.

---

[37]) Vgl. R. Bauer, A. Prasch, O. Wehr: „Die elektrischen Einrichtungen der Eisenbahnen", III. Aufl., S. 336 ff.

[38]) Vgl. Dr. Röll s „Encyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens", 1. Aufl., B. IV, S. 2056.

[39]) Vgl. Kohlfürst, „Die Fortentwicklung der elektrischen Eisenbahneinrichtungen", Wien, 1891, S. 15 und 128.

[40]) Ein Muster des tragbaren Interkommunikation-signals für die den Arlbergtunnel durchfahrenden Güterzüge befindet sich unter Nr. 102 im historischen Museum der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Wien.

[41]) Die Notbremseneinrichtungen waren in Ungarn schon ein paar Jahre früher eingeführt worden, weil dort die Westinghousesche Luftdruckbremse die verbreitetste geworden war, während auf den österreichischen Eisenbahnen bei allen schnellfahrenden Zügen schon mit Ende der Siebzigerjahre die Hardysche Luftsaugbremse in Benutzung stand.

Digitized by Google

Die künftigen Verkehrsverhältnisse zwischen Österreich, Ungarn und dem Deutschen Reiche.

Vortrag, gehalten von Professor Dr. Alfred v. der Leyen, Wirklicher Geheimer Rat, im Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten am 11. April 1916.

Hochansehnliche Versammlung! Seit länger als 20 Monaten stehen unsere verbündeten Heere im gemeinsamen Kampfe gegen eine Welt von Feinden. Dieser Kampf hat nicht nur unsere Soldaten persönlich einander nähergebracht, die gesamte Bevölkerung hat soviel Leid und Freud miteinander getragen, daß auch die vielen Landsleute, die nicht an dem Kriege haben teilnehmen können, sich inniger als seit langer Zeit miteinander verbunden fühlten; und im Deutschen Reiche, und wenn ich den Äußerungen der Presse glauben darf, auch bei Ihnen besteht wohl das allgemeine Bedürfnis, daß dieser innige Zusammenhang auch bestehen bleibe, wenn ein glorreicher Friede diesem Kriege ein Ende gemacht hat. Zu diesem näheren Zusammenschluß der drei verbündeten Reiche gehört nun nach meiner Meinung in erster Linie ein enges wirtschaftliches Verhältnis. Es wird in Frage kommen — und soviel ich weiß, sind die Verhandlungen schon eingeleitet — zunächst einen engeren Zoll- und Handelsbund zu schließen, einen Bund, der das Gedeihen von Handel, Gewerbe und Landwirtschaft in allen drei Reichen gleichmäßig fördern soll. Aber damit ist es nicht getan. Ebenso wichtig und vielleicht noch wichtiger und vielleicht auch eher erreichbar ist ein engerer Zusammenschluß unserer Verkehrsmittel, die den Personen- und Güterverkehr zwischen den verbündeten Reichen vermitteln, der Eisenbahnen und Wasserstraßen. Es ist meine Absicht, Ihnen heute einige Gedanken darüber mitzuteilen, wie ich mir einen derartigen Zusammenschluß, eine Verbesserung der bestehenden Verhältnisse denke. Aber ich möchte dabei vorausschicken, daß ich nur in der Lage bin, Ihnen ganz persönliche Anschauungen vorzutragen. Ich lebe seit vier Jahren im Ruhestand und habe keine amtliche Fühlung mehr mit den maßgebenden Faktoren im Deutschen Reiche. Meine Ausführungen gründen sich auf meine langjährige persönliche Erfahrung im Eisenbahndienst, besonders im internationalen Verkehr und auf die Literatur, die sich in den letzten Monaten — allerdings nicht sehr reichlich — entwickelt hat.

Nun, meine Damen und Herren, wenn es sich um die Schaffung von besseren Verkehrsbeziehungen handelt, so wissen Sie alle, daß nicht Tabula rasa vorliegt. Wir haben kein neues Gebäude zu errichten. Schon seit 70 Jahren steht das Deutsche Reich mit dem verbündeten Österreich in engen Verkehrsbeziehungen, die sich von Jahr zu Jahr erweitert und inniger gestaltet haben. Ich denke zunächst an die Eisenbahnen. Wenn ich vorher von 70 Jahren gesprochen habe, so habe ich dabei den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen im Sinne. Dieser Verein ist am 11. November 1846 durch preußische Eisenbahnen gegründet worden. Schon im Jahre 1847 beschlossen die Bahnen, die Mitgliedschaft auf den gesamten deutschen Bund auszudehnen, und fast gleichzeitig traten dem Verein drei, damals bedeutsame österreichische Eisenbahnen bei, so daß von da an das Verhältnis der Bahnen untereinander angeknüpft war. Der Verein hat an die Spitze seiner Satzungen die schönen Worte gestellt: „Es ist seine Aufgabe, durch gemeinsame Beratungen das eigene Interesse und das des Publikums zu fördern." Dieser Aufgabe hat sich der Verein — ich möchte sagen — fast auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens mit großem Erfolge gewidmet. Daß in ihm die deutschen, österreichischen und ungarischen Eisenbahnen den Mittelpunkt bilden, möchte ich Ihnen aus wenigen Zahlen beweisen. Am 1. Jänner d. J. betrug der Umfang der dem Verein angehörenden Eisenbahnen 114.825 *km*; hievon waren 61.217 *km* deutsche, 44.049 österreichische und ungarische Eisenbahnen. Es waren also von den 114.000 *km* im ganzen 105.000 *km* in den Händen der drei verbündeten Staaten. Sie spielen also bei der Beschlußfassung über alle wichtigen Fragen die entscheidende ausschlaggebende Rolle, und vor allen Dingen kann nichts gegen ihre Wünsche erreicht werden. Dieser Verein hat durch freiwillige Vereinbarungen eine Einheitlichkeit in dem Bau der Eisenbahnen, in dem Bau der Bahnhöfe, Brücken und Betriebsmittel erreicht, er hat schon in seinen ersten Anfängen die Einheitlichkeit der Spur, der sogenannten Normalspur, festgestellt und seither festgehalten und damit ermöglicht, daß ohne weiteres Betriebsmittel von der einen Bahn auf die andere übergehen konnten. Weiter hat sich die Tätigkeit des Vereines auf die Vereinheitlichung des Betriebes erstreckt. Das Betriebsreglement und das dazugehörige Übereinkommen, das Übereinkommen über die gegenseitige Wagenbenutzung, über das Signal- und Telegraphenwesen usw. sind Errungenschaften des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Besonders hervorheben möchte ich, daß die das Reisen außerordentlich fördernde Einrichtung der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte eine Einrichtung ist, die von den österreichischen Bahnen im Jahre 1878 angeregt worden ist und glänzende Erfolge erzielt hat. Das Betriebsreglement schuf beinahe — ich möchte sagen — ein Gewohnheitsrecht für den deutschen Eisenbahnverkehr, und als zu Ende der Fünfzigerjahre des vorigen Jahrhunderts an den Erlaß eines deutschen Handelsgesetzbuches gegangen wurde, war es dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu verdanken, daß in dieses Handelgesetzbuch besondere Bestimmungen über das Frachtgeschäft der Eisenbahnen aufgenommen worden sind. Es war dies die erste gesetzliche Regelung des Eisenbahnfrachtgeschäftes, die auf der ganzen Welt stattgefunden hat. Durch das deutsche Handelsgesetzbuch wurde das Frachtrecht der Eisenbahnen auf eine gesetzliche Grundlage gestellt und damit weiter gesichert. Als im Jahre 1870 für das Deutsche Reich die Bestimmung getroffen wurde, daß das Betriebsreglement von dem deutschen Bundesrat zu erlassen sei, lag die Besorgnis nahe, daß die Einheitlichkeit, die bisher im Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bestanden hatte, aufhören könne. Die Regierungen der drei verbündeten Staaten beugten dem aber sofort vor, indem alsdald beschlossen wurde, diese Einheitlichkeit durch gemeinschaftliche Arbeit aufrecht zu erhalten und dafür zu sorgen, daß sowohl das deutsche als das österreichische und ungarische Betriebsreglement als auch das Vereinsreglement tatsächlich die gleichen blieben. Mit diesen Bemühungen sind die drei verbündeten Reiche bis in die unmittelbare Gegenwart fortgefahren und sie haben mit großem Erfolge in dieser Richtung gearbeitet. In den Jahren 1874, 1892, 1899, dann in den Jahren 1906 und 1907 haben immer neue Beratungen über das Betriebsreglement — in Deutschland hat es seit 1892 den Namen Eisenbahnverkehrsordnung — und seine Fortbildung stattgefunden, die dazu geführt haben, daß die schöne Einheitlichkeit beibehalten worden ist.

Weiter wurde das Band durch den Abschluß des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1900 fester geknüpft. Auch bei diesem Übereinkommen finden Sie wieder die bewährte Zusammenarbeit der drei Staaten verwirklicht. Bei den Vorarbeiten zu diesem Übereinkommen, die sich von 1877 bis 1900 erstreckten, gingen Deutschland, Österreich und Ungarn zusammen. In den sogenannten Revisionskonferenzen haben wir uns regelmäßig vorher über den von uns einzunehmenden Standpunkt verständigt, und wir haben mit Erfolg in den einzelnen Konferenzen zusammengearbeitet. Weiter haben wir uns mit Österreich und Ungarn noch besonders über gewisse Erleichterungen

Digitized by Google

in dem gegenseitigen Verkehr durch den Abschluß besonderer Übereinkommen über die Beförderung bedingungsweise zugelassener Gegenstände verständigt. Endlich verdanken wir einer österreichischen Anregung — der Anregung meines verehrten Freundes R ö l l — das internationale Transportkomitee. Es gehört zu den schönsten Erinnerungen meines amtlichen Lebens, daß ich fast an allen diesen Beratungen als Vertreter des Deutschen Reiches habe teilnehmen dürfen und daß es mir zugleich vergönnt war, mit vielen österreichischen Fachgenossen nicht nur amtliche, sondern auch persönlich freundschaftliche Beziehungen anzuknüpfen. Die Freundschaft, die mich mit Ihrem verehrten Herrn Vorsitzenden schon seit länger als einem Vierteljahrhundert verbindet, ist auf einer dieser gemeinschaftlichen Konferenzen angeknüpft worden. Und ich glaube, nicht zu irren, wenn ich auch einige meiner Kollegen bei diesen Konferenzen hier anwesend sehe.

Außer in diesen Vereinbarungen haben sich die drei Reiche auch in anderen Eisenbahnfragen verständigt, so in den Eisenbahn-Anschlußverträgen über den Bau neuer Eisenbahnen und vor allem aber in Artikel XV und anderen Artikeln der jetzt geltenden Handelsverträge vom 26. Dezember 1891 und vom 25. Jänner 1905. Das Internationale Übereinkommen ist ein internationales Rechtsbuch für den zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehr. Die Handelsverträge haben sich wesentlich darauf beschränkt und beschränken müssen, gewisse Grundsätze festzustellen über die gleiche Behandlung der Bewohner der verschiedenen Reiche, über die, wie man sagt, paritätische Behandlung in den Gütertarifen. Außerdem haben sie noch einige Anregungen zur Verbesserung des gegenseitigen Verkehres gegeben; vor allem aber ist durch sie festgestellt worden, daß persönliche Begünstigungen an einzelne Verfrachter nicht gegeben werden dürfen. Damit ist der Artikel 11 des internationalen Übereinkommens in erfreulicher Weise weiter ergänzt worden.

Fassen wir die Ergebnisse der geschichtlichen Entwicklung zusammen, so sehen wir, daß zwischen den drei verbündeten Reichen ein durch Staatsverträge festgestelltes einheitliches Verkehrs- und Tarifrecht heute schon besteht. Dieser Zustand ist durch die gemeinsame Arbeit der Eisenbahnen und der Regierungen geschaffen worden. Außerdem besteht die lediglich auf Vereinbarungen der Eisenbahn beruhende Einheitlichkeit in den Einrichtungen des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, von denen ich vorher gesprochen habe. Endlich darf ich erwähnen, daß für das Fahrplanwesen und die Wagenbeistellung besondere Vereinbarungen bestehen, die sich auf weitere Kreise erstrecken, wobei aber Deutschland und Österreich-Ungarn sozusagen den Mittelpunkt bilden.

Es kann nach meiner Meinung nach dem bisherigen Verlaufe der geschichtlichen Entwicklung nicht zweifelhaft sein, daß diese Einrichtungen aufrechterhalten und, soweit es das Verkehrsbedürfnis erfordert, fortgebildet werden müssen, so daß man nicht etwa daran denken muß, etwas ganz Neues zu schaffen. Diese Einrichtungen haben sich auch für alle Teile so bewährt, daß es nur richtig ist, wenn man daran festhält und sie weiter bildet. Aber sie genügen nicht und — darüber herrscht volles Einverständnis — es muß nach manchen Richtungen die bessernde Hand angelegt werden. Hierüber liegen zunächst Vorschläge des mitteleuropäischen Wirtschaftsvereines vor, der in einer Versammlung, die vor Ausbruch des Krieges im Jänner 1914 in Budapest stattgefunden hat, gewisse Leitsätze zusammengefaßt hat, die die Grundlage für eine weitere Annäherung bilden sollen. Das Entscheidende in diesen Vorschlägen ging dahin, den Artikel 15 des Handelsvertrages zu verbessern, d. h. klarer, als es bis jetzt geschehen ist, festzustellen, was man eigentlich unter paritätischer Behandlung zu verstehen hat, wie weit eine derartige paritätische Behandlung möglich und durchführbar ist, wie weit sie aufrechterhalten werden kann. Die übrigen Fragen, die dort erörtert wurden, sind nach meiner Meinung mehr nebensächlicher Natur. Aber das Ziel, das der mitteleuropäische Wirtschaftsverein sich gesteckt hat, ist meines Erachtens zu eng. Es ist dies eine einzelne, allerdings sehr wichtige Frage, aber ihre Behandlung allein genügt nicht, wir wollen umfassendere Vorschläge haben, in welcher Richtung gebessert werden kann. Die paritätische Behandlung ist eine Frage, über die man sich lange und viel unterhalten kann, wie es in Budapest geschehen ist, ohne zu einem wirklich brauchbaren Ziel zu gelangen. Ich stelle mir die weitere Entwicklung so vor, daß entweder als ein besonderer Teil des zukünftigen Handelsvertrages oder neben dem Handelsvertrage ein eigener Vertrag über die Regelung der Verkehrsbeziehungen abgeschlossen wird. Das scheint eine mehr äußerliche Frage. Sie hat aber doch eine gewisse sachliche Bedeutung. Andererseits möchte ich nicht so weit gehen, wie es ein hochangesehener Fachmann, Seine Exzellenz Sektionschef Exner kürzlich in einem Vortrage, den er in München gehalten hat, vorgeschlagen hat. Ich habe den Vortrag allerdings nur in Zeitungsauszügen gelesen, aber Seine Exzellenz will, wie es scheint, darauf hinaus, eine Erweiterung der Ihnen wohlbekannten deutschen Güterwagengemeinschaft durch Anschluß der österreichischen, ungarischen und auch schweizerischen Eisenbahnen zu schaffen. Ob er noch ein Stück weiter gehen will und sogar eine deutsch-österreichisch-ungarische Betriebs- und Finanzgemeinschaft im Auge hat, habe ich nicht mit Sicherheit aus den Zeitungsberichten entnehmen können. Wer, wie es mir im amtlichen Leben vergönnt gewesen ist, gesehen hat, mit welch' unsäglichen Schwierigkeiten es verbunden gewesen ist, die deutsche Güterwagengemeinschaft zustande zu bringen, was für Hindernisse bestanden und nach welchen Richtungen Vereinbarungen geschlossen werden mußten, der wird mir darin zustimmen, daß die Errichtung einer solchen weitgehenden Gemeinschaft zwischen den drei Reichen ausgeschlossen ist und daß es vielleicht nur Verstimmungen herbeiführen würde, wenn etwa das Deutsche Reich die verbündeten Staaten zum Eintritt in die Güterwagengemeinschaft einladen wollte. Noch viel weniger kann man an eine, zwar nicht von Exzellenz Exner erwähnte, aber von anderer Seite bereits angeratene mitteleuropäische Betriebs- und Finanzgemeinschaft denken. Ich kann hier nicht auseinandersetzen, aus welchen Gründen ich eine derartige von einzelnen unklaren Köpfen befürwortete Betriebs- und Finanzgemeinschaft für die deutschen Bahnen weder für nötig noch für nützlich halte. Wenn man aber denkt, eine derartige Finanzgemeinschaft für die Gebiete so verschiedenartiger Bahnen in Aussicht zu nehmen, so ist das nach meiner Meinung nichts anderes als eine Utopie. Von solcher muß man sich fernhalten, wenn man etwas erreichen will.

Nach meiner Meinung wäre in dem Verkehrsvertrage, wenn ich so sagen soll, zunächst von dem Personenverkehre zu sprechen. Wir haben ja in dem Betriebsreglement bereits einheitliche Grundsätze über den Personen- und Gepäckverkehr. Ich würde es für außerordentlich nützlich halten, wenn ähnlich, wie das in dem Internationalen Übereinkommen für den Güterverkehr geschehen ist, auch ein derartiges Internationales Übereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr abgeschlossen würde. Es ist, wie Ihnen bekannt sein wird, bereits im Jahre 1911 ein derartiger Entwurf, allerdings in einem viel größeren Kreise, ausgearbeitet worden, der fast einstimmig die Zustimmung aller Vertreter gefunden hat. Warum dieser Entwurf nicht weiter verfolgt worden ist, darüber kann ich mich hier nicht aussprechen. Es waren bedauerliche Verhältnisse, die es verhindert haben, daß dieser

Digitized by Google

Entwurf genehmigt worden ist. Daß jetzt nach dem Kriege davon keine Rede sein kann, daß ein solches Übereinkommen in größerem Umfange abgeschlossen wird, brauche ich nicht weiter auszuführen. Aber zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn ließe sich auf dieser Grundlage mit Erfolg ein Übereinkommen schließen, und ich halte es nicht für ausgeschlossen, daß benachbarte befreundete Staaten — ich will nur die Schweiz und die nordischen Reiche nennen — sich einem derartigen Übereinkommen anschlössen. Dann hätten wir noch eine bessere Grundlage für einen gemeinschaftlichen Personen- und Gepäckverkehr. Weiterhin wird man sich in einem derartigen Vertrage noch mehr mit der Herstellung direkter Tarife, besserer Fahrpläne und eines besseren Zugverkehres beschäftigen müssen. Ich möchte hier nur eines sagen. Wir nehmen an, daß nach dem Kriege der Verkehr nach Südfrankreich und nach Italien sehr stark abflauen wird. Wir haben wahrscheinlich alle keine große Lust, um unser schönes Geld an diese Verräter, die uns und Ihnen in den Rücken gefallen sind, herzugeben. Wir müssen uns darauf einrichten, daß der Reiseverkehr sich mehr nach den schönen Gegenden von Österreich und Ungarn richtet, daß mehr gute Zugverbindungen zwischen Deutschland und der Adria, nach Dalmatien und den Karpathen hergestellt werden, andererseits aber auch bessere Zugverbindungen von Österreich nach vielen schönen deutschen Gegenden, nach den Nord- und Ostseebädern, nach manchen Gebieten, die bei Ihnen, die Sie allerdings an Großartigeres gewöhnt sind, noch nicht genügend bekannt sind. Hier begegnen wir uns mit den Wünschen der großen Verkehrsvereine. Im April dieses Jahres hat eine gemeinschaftliche Sitzung des Bundes deutscher Verkehrsvereine mit ähnlichen Verbänden Österreichs und Ungarns in Leipzig stattgefunden. Es wurde dabei der Gesichtspunkt stärker in den Vordergrund gestellt, daß wir unseren Verkehr mehr in den verbündeten Reichen pflegen müssen und daß dieser an die Stelle des bisherigen Auslandverkehres zu treten hätte.

Wichtiger aber als der Personenverkehr ist in wirtschaftlicher Beziehung der Güterverkehr. Ich will nur von dem Güterverkehr im engeren Sinne sprechen. Nebenverkehre, die allerdings auch wichtig sind, wie der Expreßverkehr, die Beförderung von Leichen und lebenden Tieren, müssen wohl auch geregelt werden, aber ich müßte zu sehr in Einzelheiten eingehen, wenn ich Sie auch darüber unterhalten wollte. Für den Güterverkehr haben wir, wie ich schon erwähnte, eine rechtliche Grundlage in dem Internationalen Übereinkommen. Was wird nun daraus werden? Es besteht heute fort. Das Berner Zentralamt arbeitet weiter, es gibt seine Zeitschrift heraus, die einzelnen Teilnehmer des Übereinkommens bezahlen ihre Beiträge und man findet auch Äußerungen und Mitteilungen von uns feindlichen Staaten. Es ist also, wie dies wohl auch die richtige Meinung der Lehrer des Völkerrechtes ist, dieses privatrechtliche Übereinkommen mit dem Kriege tatsächlich nicht aufgehoben worden. Aber nach Beendigung des Krieges besteht nicht nur die Möglichkeit, sondern sogar die Wahrscheinlichkeit, daß der eine oder andere der feindlichen oder neutralen Staaten von dem Übereinkommen abspringen werden. Es würde dann zwischen den übrigen Bahnen bestehen bleiben und dann wird es vielleicht möglich sein, die Revision des Übereinkommens fortzusetzen und die Fäden wieder aufzunehmen, die im Jahre 1914 durch den Ausbruch des Krieges abgerissen worden sind. Im Jahre 1914 sollte eine Revisionskonferenz stattfinden, die nach Ausbruch des Krieges auf unbestimmte Zeit vertagt ist. Wenn wir uns also denken, daß das Internationale Übereinkommen im bisherigen Umfange bestehen bleibt, so kann von einer Änderung zunächst keine Rede sein. Denn ich halte es für ganz undenkbar, daß bald nach dem Kriege Vertreter von Nationen, mit denen wir heute die Waffen kreuzen, deren Angehörige uns auch persönlich auf das gemeinste beschimpft und verleumdet haben, am grünen Tisch eine gemeinsame Kulturarbeit fortsetzen werden. Ich kann mir nicht denken, daß eine derartige Arbeit Früchte zeitigen könnte. Wir müssen uns also darauf gefaßt machen, daß dann vorerst das Übereinkommen so bleibt, wie es heute ist. Das würde auch kein Unglück sein. Ich bin, abweichend von dem von mir hoch eingeschätzten, wenn auch nicht wohlwollenden Kritiker des Übereinkommens, Herrn Oberinspektor Schwab der Meinung, daß das Übereinkommen in seiner jetzigen Gestalt die Eisenbahnen und den Verkehr außerordentlich gefördert hat, was auch nicht durch den Umstand verhindert worden ist, daß beim Abschluß des Übereinkommens die Österreicher und die Deutschen nicht darauf bestanden haben, daß ihr eigenes Recht ausschließlich zur Annahme kam, daß sie vielfach auch aus fremden Rechten viel aufgenommen haben. Derselbe Kritiker schlägt vor, erleichternde Bestimmungen auch für andere Gegenstände als für die bedingungsweise zugelassenen zuzugestehen. Das würde nur bei einer Revision möglich sein. Ich möchte aber nicht diesen Boden betreten. Wenn man anfängt, diese Grundsätze durch Privatvereinbarungen zu durchlöchern, so hört die Internationale Bedeutung des Übereinkommens auf. Dagegen würde ich es nicht für unerwünscht halten, wenn der Zustand, den ich vorher über die gemeinsame Arbeit an der Verkehrsordnung zwischen Deutschland und Österreich und Ungarn geschildert habe, in einem Staatsvertrage festgehalten werden würde. Was jetzt freiwillig mit Erfolg geschehen ist, könnte immerhin — sehr großen Wert lege ich allerdings nicht darauf — festgelegt, und es könnte ein Staatsvertrag über ein gleiches inneres Eisenbahn-, Personen-, Gepäck- und Güterrecht abgeschlossen werden. Sollten einzelne Regierungen von dem Internationalen Übereinkommen zurücktreten, so stände einer Revision nichts im Wege und dabei ließen sich dann Wünsche der verbündeten Reiche verwirklichen. Aber das genügt nicht. Wir dürfen nicht davor zurückschrecken, auch an die Tarife selbst heranzutreten. Auch hier möchte ich einen Fortbau auf der vorhandenen Grundlage wünschen. Neben den vielen Verbandtarifen zwischen einzelnen Bahnen, die ich außer Erörterung lasse, besteht ein gemeinsamer deutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahngütertarif vom Februar und September 1914. Dieser Tarif ist sozusagen die neueste Auflage einer Reihe früherer gemeinsamer Tarife und ich glaube, es wird möglich sein, an diesen Tarif im Sinne einer größeren Vereinheitlichung die bessernde Hand anzulegen. Die erste Abteilung des Tarifes, die Abteilung *A*, die hauptsächlich das Internationale Übereinkommen enthält, ist mit wenigen Ausnahmen gleich. Mehr Ungleichheiten bestehen in den Tarifvorschriften und in der Güterklassifikation. Aber diese Tarifvorschriften beruhen doch wieder mehr oder weniger auf der gemeinsamen Grundlage unserer inneren Tarife. Bei der Reform der Gütertarife sind gewisse wichtige Grundsätze des deutschen Reformtarifes und des österreichischen Reformtarifes gleichmäßig festgestellt worden, und nach den Versuchen, die schon gemacht worden sind, wird es nach meiner Meinung ohne allzu große Mühe möglich sein, diese Tarifvorschriften einheitlich so zu gestalten, daß sie sowohl für den gemeinsamen Tarif als für den österreichisch-ungarischen und den deutschen Tarif vollständig gleich werden. An diese Arbeit müssen sich die Eisenbahner machen. Schwieriger wird es bei der Güterklassifikation werden. Doch sind auch hier unüberwindliche Hindernisse nicht vorhanden. Wenn ich das hier sage, so denke ich an die Erfahrungen, die im Deutschen Reiche in derselben Frage gemacht worden sind. In Deutschland bestand im Anfang der Siebzigerjahre des vorigen Jahrhunderts neben den sehr mächtigen Privatbahnen eine Reihe viel weniger mächtiger und weniger reicher Staatsbahnen. Damals war der Zustand der Tarife unerträglich geworden. Man hat sich schließlich über einheitliche Tarif-

Digitized by Google

vorschriften und eine einheitliche Güterklassifikation verständigt und diese Verständigung ist durch Schaffung gewisser Organe aufrechterhalten worden, das heißt durch Schaffung der sogenannten Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen, die alljährlich einmal zusammentritt und deren Beschlüsse durch die ständige Tarifkommission und den Ausschuß der Verkehrsinteressenten vorbereitet werden. Diese drei Organe haben zur Fortbildung und Aufrechterhaltung der Einheitlichkeit des Gütertarifes ununterbrochen beigetragen — der Gütertarif besteht seit fast 40 Jahren — sie haben auch weitere Erfolge gehabt, an die man damals gar nicht gedacht hat. Die Klassifikation allein genügt nicht, es müssen auch die Normalsätze tunlichst übereinstimmen. Und ganz von selbst, ohne daß ein Zwang ausgeübt wurde, haben sich die Bahnen überzeugt, daß es am besten wäre, derartige einheitliche, übereinstimmende Normalsätze zu haben, und heutzutage sind bis auf geringe Abweichungen die Normalsätze vollständig die gleichen, ohne daß die Regierungen hier ihre Tarifhoheit aufzugeben brauchten. Diese besteht fort, nur ist tatsächlich aus den Bedürfnissen des Verkehrs heraus eine Einheit geschaffen worden, und dazu hat das Zusammenarbeiten vor allen Dingen der Eisenbahnen mit den Vertretern von Handel, Industrie und Landwirtschaft ganz außerordentlich beigetragen. Die haben sich gegenseitig kennen und würdigen gelernt, die Vertreter der wirtschaftlichen Korporationen haben sich überzeugt, daß die Eisenbahnen doch nicht so engherzige, bureaukratische Organisationen sind, wie man es sich vielfach gedacht hat, daß die Eisenbahnen gute Gründe haben, wenn sie einmal eine Tarifermäßigung ablehnen usw. Andererseits haben die Eisenbahnen durch den regelmäßigen Verkehr mit den Interessenten doch ein auch viel tieferes Verständnis für die Bedürfnisse von Handel, Industrie und Landwirtschaft erhalten. Dieses Zusammenwirken hat sich also ganz außerordentlich bewährt. Die Beratungen haben allmählich dazu geführt, daß die Generalkonferenz, die das entscheidende Wort zu sprechen hat, eigentlich nur noch die Bedeutung einer Zusammenkunft hat, die zwar nötig ist, aber nicht viel mehr tut, als das letzte Siegel auf die Beschlüsse der ständigen Tarifkommission und des Verkehrsausschusses zu drücken. Und endlich noch ein Schritt weiter: die Regierungen, die die Beschlüsse dieser beratenden Körperschaft zu genehmigen haben, haben sich überzeugt, daß die meisten Beschlüsse so sachlich richtig sind, daß sie von vornherein sagen konnten: wenn die Generalkonferenz eine Maßregel beschlossen hat, so geben wir Regierungen ohne weiteres unsere Zustimmung dazu. Es sind also weitere Verhandlungen mit den Regierungen so gut wie niemals erforderlich. Sollte es nicht möglich sein, ähnliche Einrichtungen für den internationalen, gemeinschaftlichen Verkehr zwischen den drei verbündeten Reichen zu treffen? Ich halte es nicht für ausgeschlossen, daß auch zwischen diesen eine Generalkonferenz gebildet wird, daß eine ständige Tarifkommission deren Beschlüsse vorbereitet und daß vor allen Dingen ein Ausschuß der Verkehrsinteressenten eingesetzt wird, der in allen diesen wichtigen Tariffragen mit den Eisenbahnen zusammenarbeitet. Ist das erreicht, so werden wir vielleicht auch zu einer gewissen Annäherung der Normalsätze der deutschen, österreichischen und ungarischen Eisenbahnen gelangen. Das ist eine sehr schwierige Frage, die hauptsächlich damit zusammenhängt, daß die österreichischen Tarife mehr gestaffelt sind als die deutschen. Aber darüber kommt man bei gutem Willen schließlich hinweg, und man sieht oft, daß nach einigen Jahren sich die Sachen ganz anders gestaltet haben, als man sich gedacht hat. Heute oder morgen wird es noch nicht gehen, ebensowenig als eine neue Generalkonferenz alle Beschlüsse sofort genehmigen wird, und auch die Regierungen werden sich manches vorbehalten. Aber eine weitere große Bedeutung würde eine solche Regelung haben. Es ist so viel davon die Rede gewesen, daß zwischen den drei Staaten eine internationale Behörde geschaffen werden müsse, die eigentlich die Regierung in Eisenbahnsachen ausübe. Eine derartige Behörde, der mancherlei rechtliche und sonstige Bedenken entgegenstehen und deren Schöpfung nicht leicht wäre, könnte nach meiner Meinung für die Eisenbahnen entbehrt werden, ebensowenig wie Deutschland eine solche Behörde hat. Es würde tatsächlich durch das Zusammenwirken der Eisenbahnen ein höchst erfreulicher Zustand erzielt werden können. Dann würde vielleicht auch die Frage der paritätischen Behandlung einen wesentlichen Teil ihrer Bedeutung verlieren. Wenn die Eisenbahnen in regelmäßiger Fühlung mit den Interessenten sind, so erfahren sie bald, wo diese der Schuh drückt, wo Unregelmäßigkeiten sind, die zu beseitigen wären. Dann wird man über solche Fragen auch eher hinwegkommen.

Nun bestehen aber neben den regelmäßigen Tarifen und spielen im Verkehr eine große Rolle die Ausnahmetarife. Was soll mit diesen geschehen? Das ist eine sehr heikle und kitzliche Frage. Bei den Ausnahmetarifen kommt es vor allen Dingen darauf an, daß sie so beschaffen sind, daß sie die Zoll- und Handelspolitik nicht stören, daß nicht sozusagen der Wagen nach verschiedenen Seiten, nach vorn und hinten, zugleich gezogen wird, und daß nicht dort, wo der Zoll eine wirtschaftliche Wirkung ausüben soll, durch den Eisenbahntarif die entgegengesetzte Wirkung ausgeübt wird. Es muß also dafür gesorgt werden, daß eine Durchkreuzung der Zoll- (und Handelspolitik) durch die Tarifpolitik nicht stattfinde. Wie soll das gemacht werden? Man kommt vielleicht einen Schritt weiter, wenn man sich auch hier die geschichtliche Entwicklung dieser Frage in Deutschland vergegenwärtigt. Bis zum Jahre 1877 hat nach meiner Kenntnis niemals irgend jemand darüber gesprochen, daß es nötig wäre, einen derartigen Tarifzustand herbeizuführen. Damals standen allerdings die Eisenbahnen auf dem freihändlerischen Standpunkte des unbeschränkten Wettbewerbes. Das Publikum glaubte, daß, je billiger die Eisenbahnen sind, je weniger man sich um alle anderen Einflüsse kümmert, darunter auch um den Zolltarif, desto besser sei das für die Allgemeinheit. Es war erst der Reichskanzler Fürst Bismarck, der die Unrichtigkeit dieses Standpunktes erkannte, und der, nachdem er im Jahre 1878 den Umschwung in der Zollpolitik angeregt und mit seiner wuchtigen Hand durchgeführt hatte, sagte: der Zolltarif kann durch die Eisenbahntarife gestört werden, ich muß eine Regelung der Eisenbahntarife haben, die mit dem Zolltarife Hand in Hand geht. Er wollte damals diese Regelung durch ein Reichstarifgesetz fertig bringen. Das gelang ihm aber nicht. Der Widerstand der deutschen Mittelstaaten gegen ein derartiges Tarifgesetz war zu groß. Aber was damals erreicht wurde, ist das, daß die im Bundesrat vertretenen deutschen Regierungen sich verpflichtet haben, alle Tarife, die für ausländische Erzeugnisse höhere Sätze haben als für gleichartige inländische Erzeugnisse, besonders zu prüfen, ihre Einführung den Eisenbahnen nicht allein zu überlassen, sondern ihre Einführung von der Genehmigung der Aufsichtsbehörde abhängig zu machen, die auch andere Gesichtspunkte geltend machen könnte. Diese Vereinbarung, die allerdings eine ganz lose ist, hat doch verhindert, daß in Deutschland Tarife bestehen, welche die Zollpolitik schädigen. Zwei Ihrer hervorragenden Landsleute, Seidler und Freud, haben im Jahre 1904 ein außerordentlich tüchtiges Werk über das Verhältnis der Eisenbahntarife zum Zolltarife veröffentlicht. Sie gehen allerdings einen großen Schritt weiter. Sie halten es für erforderlich, daß, wenn eine wirklich richtige Zollpolitik zustande kommen soll, dann ebenso wie die Zolltarife auch die Eisenbahntarife vertragsmäßig gebunden werden müssen. Sie haben selbst gewisse Bedenken dagegen. Die Voraussetzung

Digitized by Google

für eine derartige Bindung wäre zunächst, daß sämtliche Eisenbahnen in den Händen des Staates wären. Die Privatbahnen sind durch ihre Konzessionen meist nicht verpflichtet, derartige Tarife aufzustellen, und ihnen neue Konzessionen aufzuerlegen oder sie zu entschädigen, wie die Herren meinen, halte ich für ausgeschlossen. Aber auch der Gedanke an sich ist nicht zutreffend. Es wird nicht genügend beachtet, daß der Eisenbahntarif etwas anderes ist als der Zolltarif. Dieser ist eine feste Gebühr, die ohne alles Entgelt zu zahlen ist. Der Eisenbahntarif ist ein Entgelt für eine bestimmte Leistung und dieses Entgelt ist verschieden nach der Verschiedenheit der Leistung. Je weiter gefahren wird, desto teurer ist der Tarif und desto stärker oder auch schwächer ist die Wirkung des Eisenbahntarifes auf den Zolltarif. Ferner kann ein Zolltarif für einen längeren Zeitraum aufgestellt werden. Beim Eisenbahntarif geht das nicht. Der Verkehr geht immer fort, und wenn auch nicht in jedem Augenblick der Tarif geändert werden muß, so ist es doch nötig, daß der Tarif den Bedürfnissen des Verkehres nachgeht und nach den Bedürfnissen des Verkehres wird geändert werden müssen. Endlich sind aber die Eisenbahntarife unter allen Umständen von einem gewissen Wettbewerbe abhängig, dem Wettbewerb der ausländischen Bahnen und der Wasserstraßen. Die Eisenbahntarife müssen sich ferner ändern, wenn die tatsächlichen Verhältnisse der Eisenbahnen sich ändern, wenn neue Bahnen gebaut werden, wenn Bahnen aus dem Privateigentum in Staatseigentum übergehen usw. Das sind lauter Vorgänge, die bei Eisenbahnen vorkommen müssen und regelmäßig vorkommen werden, die aber beim Zolltarife nicht vorkommen. Eine vertragsmäßige Bindung aller Eisenbahntarife halte ich also für ganz undenkbar, und ich halte diese angedeuteten Bedenken für durchschlagend gegen die Vorschläge von Seidler und Freud. Wie sollen wir aber dann im Verkehre der drei Reiche die wünschenswerte Übereinstimmung fertig bringen? Das wird allerdings sehr viel Arbeit machen. Ich denke mir, daß zunächst ein kleiner Kreis von Sachverständigen einmal zusammentritt und prüft, wie jetzt die Ausnahmetarife beschaffen sind, bei denen solche Besorgnisse bestehen. Danach könnten die bestehenden Tarife revidiert werden, und man könnte vielleicht auf diese Weise zu einer Art von Beharrungszustand kommen. Aber auch die weitere Fortbildung der Ausnahmetarife kann nicht ausbleiben, und da haben wir in Deutschland wieder die Hilfe der wirtschaftlichen Beiräte, die bei allen wichtigeren Ausnahmetarifen zugezogen werden, sich äußeren und alle diese Gesichtspunkte berücksichtigen können. Ich fürchte, Sie halten mich für einen Utopisten, wenn ich es nicht für unmöglich erkläre, daß aus den wirtschaftlichen Beiräten, die bestehen — in Österreich der Staatseisenbahnrat, in Ungarn der Landesverkehrsrat, in Deutschland der Landeseisenbahnrat und die Bezirkseisenbahnräte — Vertreter gewählt würden, die regelmäßig zusammenkommen, um über solche wichtige Ausnahmetarife zu beraten. Ich glaube, wenn ein derartiges Verfahren eingehalten würde, so würde eine Reihe von Schwierigkeiten verschwinden und neue Schwierigkeiten nicht auftreten.

Ich fasse nun zusammen, was ich für den Eisenbahnverkehr für wünschenswert halte. Eine bessere gesetzliche Regelung des Personenverkehres, für den Güterverkehr eine Fortbildung der bestehenden internationalen Einrichtungen, weiters eine Revision des gemeinsamen Gütertarifes mit dem Ziele übereinstimmender Tarifvorschriften und übereinstimmender Güterklassifikation, tunlichst auch Normalsätze unter Einsetzung solcher Organe, von denen ich gesprochen habe, endlich für Ausnahmetarife ein Verfahren, wie ich es soeben angedeutet habe. Natürlich kann das alles bei Gelegenheit des Abschlusses des Handelsvertrages nicht erledigt werden; es ist dies eine Arbeit, die viele Monate und guten Willen erfordert. Aber die Hauptsache ist, daß sie in Angriff genommen wird. Über die Ausnahmetarife möchte ich noch eines hinzufügen. Es ist sehr viel die Rede davon gewesen, daß wir uns sofort entschließen müssen, sehr billige Tarife nach dem Balkan und der Bagdadbahn zu machen. Hierüber sind in einem Aufsatze von Emil Rank sehr interessante Vorschläge gemacht worden. Ich glaube aber, man sollte sich von derartigen Projekten fernhalten. Die Bagdadbahn ist noch lange nicht fertig; ob und wann sie fertig wird, steht dahin. Wir haben in ganz unmittelbarer Nähe beim Verkehr mit dem Orient in der weiteren Ausgestaltung der Ausnahmetarifverkehre über die Nord- und Ostseehäfen, über Triest usw. noch so viel zu tun, daß es besser wäre, sich auf das Nächste zu beschränken.

Nun lassen Sie mich noch einiges über die Wasserstraßen sagen. In Österreich und Ungarn sind Kanäle so gut wie gar nicht vorhanden. Eine Verbindung mit den deutschen Kanälen besteht nirgends. Aber für den Verkehr sind die beiden großen natürlichen Ströme, die Donau und die Elbe, von größter Bedeutung. Der Donau-Mainkanal, der die Donau mit dem Rhein verbinden soll, ist ein Kanal, der bisher verkehrspolitisch keine Bedeutung hatte, dessen Erweiterung allerdings von verschiedenen Seiten geplant wird. Die Elbe ist von Melnik aus in einer Entfrnung von 846 *km* schiffbar, die Donau von Ulm, 215 *km* von der Quelle, auf eine Entfernung von etwa 2600 *km*. Der Verkehr auf diesen beiden Strömen wird durch internationale Schiffahrtsakte geregelt: durch die Elbe-Schiffahrtsakte von 1821 nebst dem deutsch-österreichischen Vertrage über die Aufhebung des Elbezolles vom 22. Juli 1870 und durch die Donau-Schiffahrtsakte vom Jahre 1857. In diesen internationalen Verträgen ist die Schiffahrt vollständig freigegeben. Nur besteht ein grundsätzlicher Unterschied zwischen der Donau- und der Elbe-Schiffahrtsakte. Auf der Donau können für Regulierungsarbeiten Gebühren erhoben werden, auf der Elbe ist das so lange nicht möglich, als der Vertrag von 1870 besteht. Ob aber für den Verkehr der Staaten die Einführung von Zöllen eine sehr große Bedeutung hätte, will mir etwas zweifelhaft erscheinen. Sollten derartige Abgaben auf der Elbe eingeführt, auf der Donau, wo sie in bescheidenem Umfange bestehen, erhöht werden, so würde der Wassertransport verteuert und damit den Interessenten nicht gedient sein. Durch die Artikel 13 und 14 des Handelsvertrages wird ähnlich wie für den Eisenbahnverkehr auch für den Verkehr auf den Wasserstraßen die paritätische Behandlung der Uferbewohner sichergestellt. Auf die eigentlichen Preise auf den Schiffahrtsstraßen hat aber der Staat gar keinen Einfluß. Diese werden von den Schiffern im freien Wettbewerbe festgesetzt, der Staat hat dabei nichts zu sagen, die Schiffer können tun, was sie wollen. Nun ist der Verkehr auf der Donau lange nicht so erheblich wie auf der Elbe. Die Donau hat ein Fahrwasser, das nicht sehr schön ist, die Beschaffenheit des Flußbettes ist nicht sehr erfreulich. Die politischen Verhältnisse der Uferstaaten beeinflussen auch sehr stark die ganzen Schiffahrtsverhältnisse, wozu noch kommt, daß die Donau, wie man sagt, verkehrt fließt. Die meisten Flüsse fließen von Ost nach West und haben den Verkehr talabwärts. Die Donau fließt von West nach Ost und hat den Hauptverkehr zu Berge. Das ist ein unglückseliges Verhältnis, das den Verkehr außerordentlich verteuert. Die Tarife auf der Donau werden vor allem auch durch die Konkurrenz der Eisenbahnen beeinflußt und die sogenannten Levantetarife, die vom Inneren Deutschlands über Hamburg zur See an die Mündung der Donau und diese aufwärts weit nach dem Binnenlande gehen, sind vielfach billiger als die Tarife donauabwärts. Das sind außerordentlich schwierige und verwickelte Verhältnisse und da stoßen sehr viele Interessen verschiedener Teile gegeneinander. Die Interessen Hamburgs sind stark an dem Levanteverkehr beteiligt, während die unteren Donauländer Österreichs mehr an dem

Digitized by Google

Donau- und Eisenbahnverkehr interessiert sind. Das sind Verhältnisse, die einmal geregelt werden müssen, deren Regelung aber außerordentliche Schwierigkeiten bietet. Ähnlich liegen die Verhältnisse auf der Elbe. Auch da ist die Konkurrenz der Eisenbahnen und der Wasserstraßen in dem sogenannten Umschlagtarif vorhanden, dann auch die Konkurrenz der einzelnen Einbruchstellen, der österreichischen und der sächsischen. Das alles ist wenig erfreulich. Wenn an die Prüfung der bestehenden Ausnahmetarife der Eisenbahn einmal herangegangen werden wird, wird es sich darum handeln, die Verhältnisse des Elbe- und Donauverkehrs genau unter die Lupe zu nehmen und zu versuchen, einigermaßen Ordnung hineinzubringen, ohne die Interessen der Eisenbahnen oder der Wasserstraßen zu sehr zu schädigen. Bei der Donau kommt noch die große Schwierigkeit dazu, daß fast der gesamte Güterverkehr in den Händen der großen Donaudampfschiffahrtsgesellschaft ist, die es verstanden hat, die kleineren Gesellschaften sich anzugliedern und nunmehr gleichsam eine Monopolwirtschaft führt. Da sind noch viele Nüsse zu knacken, ehe diese Verhältnisse geregelt sind.

Und nun die Kanäle. Meine Damen und Herren! Sie wissen, daß in Österreich unter dem 11. Juni 1901 ein Gesetz über den Bau von vielen Kanälen erlassen worden ist. Dieses Gesetz ist bis heute nicht ausgeführt und, ich möchte nicht unhöflich sein, ich glaube aber wirklich nicht, daß es jemals nach den ursprünglichen Gedanken ausgeführt wird, und zwar einmal deswegen, weil sich die tatsächlichen Verhältnisse ganz geändert haben — die Kanäle sollten unter anderem ein Konkurrenzmittel gegen die damaligen böhmischen Privatbahnen bilden, die jetzt in Händen des Staates sind — aber außerdem möchte ich bezweifeln, ob Österreich nach dem Kriege bald das Geld aufbringen wird, solche Kanäle zu bauen, wie ich auch hinzufügen darf, daß ich es nicht für sehr wahrscheinlich halte, daß in Norddeutschland nach dem Kriege der viel besprochene Mittellandkanal bald gebaut werden wird. Ich glaube, wir werden nach dem Kriege unser Geld für andere Dinge nötiger haben als für solche kostspielige Wasserstraßen. Nun hat Ihr Landsmann, der berühmte Lehrer der Volkswirtschaft Emil S a x, im Jahre 1911 ein Buch veröffentlicht, das nach meinen Erfahrungen viel zu wenig beachtet worden ist. Es erschien unter dem Titel: „Nicht galizische, nicht innerösterreichische: europäische Kanäle!“ Er macht den Vorschlag, an Stelle der im Gesetze vom Jahre 1901 vorgesehenen Kanäle einen Kanal zu bauen, der zunächst von Wien nach Prerau führen soll, der von Prerau auf der einen Seite nach der Elbe, nach Pardubitz, auf der anderen Seite nach Oderberg an die Oder abzweigt, und der letztere Kanal könnte dann vielleicht später bis nach Krakau an die Weichsel fortgesetzt werden. Hiedurch würde eine außerordentlich wichtige Verbindung einerseits der Donau mit der Elbe und Oder, andererseits eine neue Verbindung zwischen der Elbe und Oder geschaffen werden. Der Kanal würde nach den Mitteilungen S a x' eine Länge von etwa 470 *km* haben, die Wasserverhältnisse liegen angeblich sehr günstig und die Kosten schätzt S a x auf eine Million für das Kilometer, also auf 470 Millionen. Aber er verlangt, daß die Kosten nicht allein von Österreich aufgebracht werden. Er sagt, daß die große Bedeutung des Kanales darin liege, daß er für den i n t e r n a t i o n a l e n V e r k e h r nutzbar gemacht werden kann; deswegen müßten entweder Preußen oder das Deutsche Reich zu den Kosten des Kanales einen Beitrag liefern und der Kanal müsse gemeinsam von den verschiedenen Reichen betrieben werden. Wenn wir den internationalen Verkehr berücksichtigen, so glaubt S a x, daß wenigstens eine gewisse Verzinsung des Anlagekapitales erreicht werden könnte. Ich kann das nicht alles hier ausführen, sondern nur empfehlen, wenn Sie sich für die Sache interessieren, einmal diese Schrift, die wirklich überzeugend wirkt, nachzulesen. Es wird dann ausgeführt, daß eine gewaltige, leistungsfähige, neue Wasserstraße zwischen den drei Reichen entstehen würde, die den Austausch ihrer Erzeugnisse erleichtern, die Gegensätze zwischen dem Donau- und dem Elbeverkehr ausgleichen und auch den Eisenbahnen einen wesentlichen Verkehr nicht entziehen würde. Dieser Wasserstraßenverkehr würde sich hauptsächlich mit solchen Gütern befassen, die für die Eisenbahnen weniger einträglich sind. S a x weist aber — und das ist beachtenswert — schon vor fünf Jahren auf den engen Zusammenhang einer derartigen neuen Verkehrsstraße in Verbindung mit den Eisenbahnen mit der größeren politischen Annäherung der beteiligten Staaten hin. Ich möchte Ihnen da einige Worte von ihm vorlesen. Er sagt: „Wer vor den Vorgängen in der Welt seine Augen nicht verschließt, muß sehen, wie die Vereinigten Staaten Amerikas planmäßig daran arbeiten, den Kontinent sukzessive sich wirtschaftlich botmäßig zu machen, der europäischen und speziell der deutschen Industrie den Markt nach und nach zu entziehen. Demgegenüber bereitet England behutsam, aber konsequent einen engeren Verband mit den Kolonien vor. Die mitteleuropäischen Staaten würden sich, wenn sie nicht empfindlich leiden wollten, miteinander zu einem neuen wirtschaftlichen Gebiete vereinigen müssen, das den Produkten des wirtschaftlichen Gegners in ganzem Umfange die Grenzen verschließt sowie im Inneren einen Wirtschaftskörper, der sich selbst genügen kann ... So möchte denn in aufgezwungener Gegenwehr zur Notwendigkeit werden, was gegenwärtig (1911!) ein noch nicht ausreichend begründeter wirtschaftlicher Angriffskrieg wäre, mit dem man sich selbst am meisten schädigen würde.“

Ich brauche Ihnen nicht zu sagen, daß diese Worte heute eine ganz andere Bedeutung haben, als S a x damals ahnen konnte. Sie wissen, unsere Gegner, die sogenannten Ententemächte, tragen sich ernstlich mit dem Gedanken, uns nach Abschluß des Krieges wirtschaftlich kaltzustellen. Der Gedanke ist an sich abenteuerlich und selbst bei den Ententemächten findet er viele Gegner. Sehr viele sind mit Recht der Meinung, daß die Mächte sich damit wirtschaftlich mehr schaden würden als uns. Das darf uns aber nicht abhalten, uns darauf vorzubereiten, daß wir gegen eine derartige Wirtschaftspolitik sichergestellt werden. Daß zu diesen Mitteln neben den zoll- und handelspolitischen nahen Verbindungen auch die Verkehrsstraßen zu Lande und zu Wasser, ein weiterer Ausbau des Verkehrsrechtes, eine Vervollkommnung und Vereinheitlichung des gesamten Tarifwesens gehören, das in dieser flüchtigen Stunde Ihnen darzustellen, war der Zweck meines Vortrages.

Ich schließe mit dem Wunsche, daß die Verhandlungen zwischen den verbündeten Regierungen über diese — ich möchte sagen — Lebensfrage der drei Reiche zu einem glückverheißenden Abschlusse führen möchten.

(Lebhafter, langanhaltender Beifall und Händeklatschen.)

Baudirektor Holzer †.

Am 10. v. M. starb der Baudirektor der Südbahn Ingenieur Ferdinand H o l z e r in Bozen auf einer Dienstreise. In ihm verliert nicht nur die Südbahnverwaltung einen ihrer fähigsten und pflichtgetreuesten Beamten, sondern auch die Beamtenschaft der Baudirektion der Südbahn einen wohlwollenden Vorgesetzten und Freund, der wegen seiner Liebenswürdigkeit und Güte allgemein beliebt und wegen seines reichen Wissens und streng rechtlichen Charakters hoch geachtet war.

Direktor H o l z e r absolvierte die technische Hochschule in Wien mit Auszeichnung. Sein Eintritt in die

Digitized by Google

Dienste der Südbahngesellschaft erfolgte am 1. April 1886. Vorher war er als Ingenieur beim Bau der Ebenfurter Bahn, der Wr.-Neustädter Tiefquellenleitung und der Barcs-Pakracer Bahn hervorragend beschäftigt. Er war Fachmann im Brückenbau und war auch mit Erfolg in allen übrigen Zweigen des Bahnbaues und der Bahnerhaltung tätig. Schon vor 23 Jahren erbaute er bei der Südbahn die Mounierbrücken zu einer Zeit, als über diese Art der Brücken noch jede Erfahrung mangelte. Zu wiederholten Malen leitete Direktor Holzer nach Hochwasserschäden die Wiederherstellungsbauten sowie die großen Neu- und Umbauten der Südbahn in den letzten 10 Jahren.

Holzer war Mitglied des Ausschusses für die zweite Staatsprüfung für das Ingenieurbaufach und wurde erst vor kurzem durch die Verleihung des Ordens der eisernen Krone III. Klasse sowie des Offiziersehrenzeichens vom Roten Kreuz mit der Kriegsdekoration ausgezeichnet.

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben den nachstehend angeführten Bediensteten der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, in Anerkennung ihrer vorzüglichen Dienstleistungen auf dem Gebiete des Schiffahrts-Kriegsverkehres, folgende Allerhöchste Auszeichnungen allergnädigst zu verleihen geruht: Das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille den Herren: Ingenieur I. Kl. Albert Urban, Betriebsingenieur Gustav Rácz, Bureauchef Emil Huppenberger, Schiffskapitänen Karl Grieblinger, Peter Herges, Simon Suich, Milan Dimovich, Josef Schimek (gestorben), Ludwig Vantsa und Schiffsmanipulant Johann Geltner. Das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille den Herren: Oberwerkführer Johann Ranzatto, techn. Oberoffizial Anton Hastsek, Sekondkapitän Alfred Sterrer, Schiffsmanipulant Franz Zacharia und Maschinenbetriebsleitern I. Kl. Konrad Karl, Julius Danóczy, Rudolf Hosan, Georg Radinovic und Ludwig Wilhelm. Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille den Herren: Werkführer-Assistent Ludwig Seiler, Schiffsmanipulant Stephan Révész, Hafensteuermann Paul Bognár, I. Steuerleuten Josef Glaser, Michael Schultz, Ludwig Dobokay, Ludwig Bartalos, Stephan Bukletics, Peter Paul Rátvay, Georg Végh, Nikolaus Biga, II. Steuerleuten Franz Kastellan, Heinrich Freischl, Anton Popeszku, Oskar Dom. Mihálovicz, Michael Vidakovitz und I. Schleppsteuermann Ludwig Sörös. Das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille dem III. Steuermann Josef Kövesdi, den I. Schleppsteuerleuten Johann Kolbinger, Josef Riszner, Josef Kugli (provisioniert) und Anton Sigmund, dem II. Schleppsteuermann Stephan Dobor, den Obermatrosen I. Kl. Peter Duka, Stevo Radičanin (gestorben), Vinzenz Bellin und Stephan Takács, dem Obermatrosen II. Kl. Gabriel Starević und Johann Moeszku, den Obermatrosen III. Kl. Christian Pesekla und Ludwig Gágyor, dem Oberheizer I. Kl. Moise Gimboscha, dem Oberheizer III. Kl. Samuel Matyus, den Matrosen Josef Peran und Franz Witzemann, den Heizern Simon Gimigyeriu, Stephan Gaál und Stephan Ginál. Dem Matrosen Michael Szillovics, wurde in seiner Eigenschaft als Pionier, in Anerkennung tapferen Verhaltens vor dem Feinde die silberne Tapferkeitsmedaille I. Kl. verliehen.

Günstige Weiterentwicklung der Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen. Auch im abgelaufenen Monat Februar hat die seit längerem wahrnehmbare erfreuliche Besserung der Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen angehalten. Der Vergleich der vorläufig ermittelten Einnahmen des Monats Februar 1916 mit jenen im Februar 1915 ergibt bei Ausschaltung der Einnahmenergebnisse bei den drei galizischen Staatsbahndirektionen, deren Verkehr in der Vergleichsperiode des Vorjahres durch die kriegerischen Ereignisse erheblich gestört war, eine Mehreinnahme von 7·2 Mill. Kronen und gegenüber jenen im Februar 1914 eine Mehreinnahme von 6·6 Mill. Kronen. Für den Zeitabschnitt Juli 1915 bis Februar 1916 lassen unter den gleichen Voraussetzungen die Einnahmen gegenüber der Vergleichszeit 1914/15 eine Steigerung von 96·2 Mill. Kronen und gegen den gleichen Zeitabschnitt 1913/14 eine solche von 16·9 Mill. Kronen ersehen. Mit Berücksichtigung der drei galizischen Direktionen weisen die Einnahmen Februar 1916 gegen jene des Februar 1915 eine Zunahme um 16·7 Mill. Kronen und gegen die Einnahme im Februar 1914 eine Zunahme von 7·9 Mill. Kronen auf.

Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Österreich und Ungarn im Jahre 1915. Im Jahre 1915 wurden, insoweit infolge der kriegerischen Ereignisse überhaupt eine halbwegs verläßliche Ermittlung möglich war, in Österreich und Ungarn im ganzen beiläufig 269·212 *km* neue Eisenbahnstrecken (gegen 386·240 *km* im Jahre 1914) mit 61 Stationen und Haltestellen*) fertiggestellt oder dem Verkehre übergeben.

Von den neuen Strecken entfallen auf Österreich 10 Strecken mit beiläufig 44·596 *km* (gegen 162·336 *km* im Jahre 1914) und auf Ungarn 7 Strecken mit beiläufig 224·616 *km* (gegen 223·904 *km* im Jahre 1914).

Zwischen der Bukowina und Ungarn wurde für militärische Zwecke eine neue Verbindung über Dorna Völgy hergestellt.

In Österreich wurde der elektrische Betrieb eingeführt auf folgenden im Jahre 1915 neu eröffneten Bahnstrecken:

auf der am 1. Jänner eröffneten Teilstrecke der Brünner elektrischen Straßenbahn	1·220 *km*
auf der am 3. April eröffneten Geleiseverbindung in der Badenistraße der Prager städtischen Straßenbahnen	0·338 „
auf der am 1. Mai und 6. September eröffneten Strecken der städtischen Straßenbahnen in Aussig	4·400 „
auf der am 13. April für den Frachtenverkehr der Militärverwaltung eröffneten Teilstrecke Ludwig Viktor-Platz—Hofstallgasse der Salzburger Straßenbahnen	0·518 „
auf den am 6. Oktober und 22. Dezember eröffneten Teilstrecken der Wiener städtischen Straßenbahnen	1·800 „
Zusammen .	8·276 *km*

Erweiterungsbauten auf den südöstlichen Linien der ungarischen Staatsbahnen. Zur Erleichterung und Beschleunigung der Getreideausfuhr aus Rumänien nach Ungarn, Österreich und Deutschland werden in der nächsten Zeit mehrere Bahnhöfe der ungarischen südöstlichen Eisen-

*) Hiebei wurden die Haltepunkte der Mehrzahl der elektrischen Straßenbahnen außer Betracht gelassen; auch konnten die Länge und die Stationen einer ungarischen elektrischen Bahn nicht festgestellt werden.

Digitized by Google

bahnlinien, dem gesteigerten Verkehr entsprechend, erweitert. Diese Arbeiten bestehen teils in der Verlängerung der bestehenden Bahnhofsgeleise für Züge von 100 Achsen, teils in der Vermehrung der Geleise in den Bahnhöfen Botfalu, Sepsiszentgyörgy, Bereczk, Gyimesbükk, Maroshéviz, Nagyszeben, Tövis und Alsókarácsonyfalva usw. Zwei Kriegsausweichen, Koslárd und Maroshid, wurden auch für den Zivilverkehr eröffnet. In Botfalu ist ein Verschiebebahnhof errichtet worden. Für die zeitweilige Ablagerung des rumänischen Getreides sind in Prázsmár, Bereczk, Nagyborosnyó und Gyimesbükk Getreidemagazine gebaut worden. Endlich wurde ein Schmalspurgeleise von 3·5 *km* Länge von Gyimesbükk bis zur rumänischen Landesgrenze gelegt. Die erwähnten Arbeiten wurden Anfang Jänner in Angriff genommen, österreichisch-ungarische und deutsche, namentlich bayerische Eisenbahnabteilungen beteiligten sich daran neben einheimischen Eisenbahnarbeitern und auch eine Anzahl von Kriegsgefangenen wurde zur Arbeit herangezogen. Der größte Teil der erwähnten Arbeiten ist bereits der Vollendung nahe, ein anderer schon dem Betrieb übergeben worden.

Österreichisch - Deutscher Wirtschaftsverband. Dieser aus der Not und dem Glanze der Kriegszeit hervorgegangene Verein (Geschäftsstelle: Wien, I. Eschenbachgasse 11) lädt durch einen Aufruf zum Beitritt ein. Der Zweck des neuen Vereines ist laut § 2 seiner Satzungen: „Die wirtschaftlichen und handelspolitischen Beziehungen zwischen Österreich und Deutschland auf jedem Gebiete zu pflegen und auszugestalten, Maßnahmen vorzuschlagen und zu beraten, die auf einen möglichst einfachen, billigen und raschen Verkehr zwischen den beiden Staaten abzielen, weiters die für den deutsch-österreichisch-ungarischen Verkehr in Betracht kommenden handelspolitischen Fragen zu erörtern, zu prüfen, hierüber Aufklärung zu verbreiten und für eine solche Regelung der handelspolitischen Beziehungen tätig zu sein, die unter Wahrung des beiderseitigen wirtschaftlichen Vorteiles eine dauernde und nützliche Grundlage des wechselseitigen Verkehres verbürgt."

Wir bringen unseren Mitgliedern dies mit dem Beifügen zur Kenntnis, daß im Lesezimmer unseres Klub die Satzungen des neuen Vereines, die von diesen aufgestellten „Leitsätze", betreffend den wirtschaftlichen Zusammenschluß Österreich-Ungarns und des Deutschen Reiches sowie der erwähnte Aufruf aufliegen und laden zu zahlreichem Beitritt ein.

Zur Wasserstraßenfrage. In der letzten Vollversammlung des Niederösterreichischen Gewerbevereins verwies der Vorsitzende Vizepräsident kaiserlicher Rat Ernst Krause auf die Tatsache, daß man sich neuerdings im Deutschen Reiche und in Ungarn mit der Frage der Wasserstraßen beschäftigt, vor allem mit der Schaffung einer schiffbaren Verbindung des Rhein-Main-Netzes mit der Donau einerseits, mit der Herstellung einer Großschiffahrtstraße von der Nord- und Ostsee zum Schwarzen Meer andererseits. Kürzlich fand im Gewerbeverein eine auf die Frage der Erbauung des Donau-Oder-Kanals bezügliche Besprechung statt, bei der nach einem Vortrage Hofrates Prof. Oelwein der Ansicht Ausdruck verliehen wurde, daß für die Erbauung des Donau-Oder-Kanals außerordentlich wichtige Bedürfnisse der Lebensmittelversorgung, des Gewerbes und Handels Niederösterreichs und Wiens sprechen, daß dieser Kanal geradezu das wichtigste Stück des großen mittel- und osteuropäischen Wasserstraßennetzes bilden würde und daher nicht bloß für den örtlichen und innerländischen, sondern auch für den Verkehr sowohl mit Deutschland als auch mit dem Balkan und der Levante von allergrößter Bedeutung wäre. Der Krieg habe gelehrt, daß die Eisenbahnen den außerordentlichen Anforderungen nur dann vollauf entsprechen können, wenn die Massengüter auf den Wasserstraßen befördert werden können. Diesen Forderungen sowie dem steigenden Verkehr überhaupt kann auch durch die Vermehrung der Geleise der bestehenden Eisenbahnen nicht entsprochen werden. Die technischen und finanziellen Fragen können angesichts der dringenden volkswirtschaftlichen Notwendigkeit der Wasserstraßen kein Hindernis ihrer Durchführung sein. Die sich aus der Anlage von schon aus betriebstechnischen Gründen notwendigen Talsperren ergebende Möglichkeit der Gewinnung reicher Wasserkräfte, sei es an den Kanälen, sei es an den regulierten Strömen, schafft eine billige Betriebskraft und gestaltet das finanzielle Bild der Kanäle noch weitaus günstiger, insbesondere auch in bezug auf die Verfrachtungskosten. Die von mancher Seite in Verbindung mit dem Donau-Oder-Kanal gewünschten Arbeiten zugunsten der endgültigen Donauregulierung bei Wien sollen nach Ansicht aller Vertreter in der Besprechung nicht unter einem, sondern unabhängig von den Arbeiten zugunsten des Donau-Oder-Kanals betrieben werden. Es wurde ein engerer Arbeitsausschuß eingesetzt, der in kürzester Zeit Eingaben an die Regierug fertigstellen wird, der weitere wirtschaftliche, namentlich industriell-gewerbliche Körperschaften sowie autonome Behörden und Körperschaften, namentlich auch in Mähren und Schlesien, zur Mitarbeit gewinnen soll und der auch die unausgesetzte Aufklärungsarbeit zugunsten des Baues der Wasserstraßen zur Aufgabe erhalten hat.

Ergebnisse des Österreichischen Llyod im Jahre 1914. Die Flotte der Gesellschaft umfaßte im ganzen 169 Fahrzeuge mit 187.736 *PS* und 242.390 Bruttotonnengehalt; im Bau begriffen waren sechs Fahrzeuge, darunter vier Dampfer mit je 5000 *PS*. Das Aktienkapital beläuft sich auf K 28,800.000, die Prioritätsanlehen auf K 29,750.000; der Wert der Flotte stellt sich auf K 65,293.826, jene der übrigen Aktiven auf K 40,438.433. Laut Gewinn- und Verlustrechnung wird ein Verlust von K 4,725.695 ausgewiesen, der sich durch Heranziehung des Vortrags vom Vorjahre auf K 4,421.907 vermindert und durch Entnahmen aus dem Reservefonds in gleicher Höhe gedeckt wurde. Trotzdem betragen die Gesamtreserven noch K 14,750.002.

Der Rückgang der Einnahmen ist selbstverständlich durch den Krieg verursacht, denn es verminderte sich der Meilendurchlauf auf 1,695.787 (gegen 2,432.727 in 1913), die Zahl der Reisenden auf 298.072 (gegen 527.841 in 1913), das Gewicht der beförderten Waren auf 914.357 *t* (gegen 1,573.162 *t* in 1913).

Die überseeischen Agenturen haben mit Kriegsbeginn ihre Tätigkeit einstellen müssen. Viele ihrer Beamten befinden sich in Gefangenenlagern, die Mannschaft der drei in feindlichen Händen befindlichen Dampfer (Erzherzog Franz Ferdinand, Körber, Marquis Baquehamm) sind in Kriegsgefangenschaft. Sechs Dampfer liegen seit Kriegsbeginn in neutralen Häfen, alle übrigen befinden sich in heimischen in Sicherheit. Von sämtlichen Linien wird nur der Dalmatiendienst in beschränktem Umfange aufrecht erhalten. Eine große Zahl von Schiffen wurde der Kriegsmarine, einige dem Roten Kreuze zur Verfügung gestellt. Von den Angestellten stehen 106 Beamte, 70 Kapitäne, 98 Maschinisten, 23 Kommissäre, 760 Unterpersonal und Arbeiter, also 1057 Personen unter den Waffen.

Ergebnisse der Austro-Americana im Jahre 1914. Die Flotte der Gesellschaft bestand aus 33 Ozeandampfern und 41 verschiedenen anderen Fahrzeugen mit zusammen 208.894·15 Brutto- und 132.403·12 Nettoregistertonnen. Die Gewinn- und Verlustrechnung weist einen Verlust von K 5,256177

Digitized by Google

aus (entstanden natürlich durch die fast vollkommene Einstellung des Betriebes, infolge des Krieges), der auf neue R.che nung vorgetragen wurde. Bemerkenswert ist, daß sämtlich-Dampfer bei Kriegsbeginn geborgen werden konnten, so daß ein Kapitalsverlust nicht entstanden ist. Die Bilanz weist K 40,337.390 für Schiffspark und K 11,390.551 an sonstigen Aktiven aus. Das Aktienkapital beträgt K. 24,000.000, Anleihen stehen mit K 8,084.400, Kreditoren mit K 17,720.327, die Reserven mit K 2,996.491 und der Versicherungsfonds mit K 3,000.000 zu Buch.

Ergebnisse der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn im Jahre 1914. Ende des Jahres 1914 betrug die Betriebslänge 40·952, die Länge der angeschlossenen 16 Schleppbahnen 5·902 *km*, die Zahl der Stationen und Haltestellen 26, die Zahl der Fahrbetriebsmittel 13 Tenderlokomotiven, 3 Zahnradtenderlokomotiven, 51 Personenwagen mit 2203 Sitzplätzen und 60 verschiedene Güterwagen. Geleistet wurden 227.259 Zugkilometer, 4,135.745 Wagenachskilometer und 25,716.000 Bruttotonnenkilometer.

Befördert wurden 1,218.338 Personen und dafür Kronen 664.942 eingenommen, gegen 1913 um K 497.384 bezw. Kronen 141.785 weniger. Die gefahrenen Personenkilometer stellten sich auf 13,903.857 gegen 21,580.378 im Jahre 1913. Als Gepäck wurden 1581 *t* und 973 Hunde befördert, die Einnahme betrug K 14.949. Im Güterverkehr wurden 316.537 *t* (gegen 417.318 in 1913) befördert und hiefür K 932.814 (gegen 1,228.023 in 1913) eingenommen. Die Gesamteinnahmen betrugen K 1,658.846.

Die Betriebsausgaben stellten sich auf K 831.546, die sonstigen Ausgaben auf K 163.578, so daß ein Betriebsüberschuß von K 663.721 erzielt wurde. Nach Deckung des Zinsenbedarfes verblieb ein verfügbarer Reingewinn von K 199.333, von dem für Aktientilgung K 2391, zur Zahlung von 4 v. H. auf Dividenden, an die Prioritätsaktien K 141.904 verwendet und K 55.037 auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Der Bruttoertrag für den Kilometer belief sich auf K 40.409 (gegen 51.233). Man muß bis auf das Jahr 1910 zurückgehen, um einen ähnlichen zu finden (40.566); so stark hat der große Krieg die Ennahmen beeinflußt.

BUCHANZEIGEN.

Artarias Eisenbahnkarte 1916. Das Hauptblatt, welches 87 : 117 *cm* mißt, ist in acht Farben sehr deutlich gedruckt und enthält auch die Balkanländer bis Salonik und Konstantinopel; die alten Grenzen der von den Verbündeten okkupierten Länder Serbien und Montenegro sind diesmal nicht hervorgehoben, dagegen erscheint die zwischen Bulgarien und der Türkei im September 1915 vereinbarte neue Grenze genau eingetragen. Die Linien im vormaligen Serbien sind gegenwärtig in Verwaltung der Verbündeten. Für das neue österreichisch-ungarische Verwaltungsgebiet im südlichen Polen ist eine Anschlußkarte neu beigegeben, die bis Warschau sowie nach Wolhynien hineinreicht und außer allen dem Personenverkehre geöffneten Bahnlinien auch sämtliche Stationen enthält. Ein 49 Seiten umfassendes Stationsverzeichnis, in welchem auch alle Stationsnamen der Balkanbahnen und der südpolnischen Linien zu finden sind, ist der Karte beigegeben. Die große und vielerlei Details bietendee Karte wird in der Anstalt der Verlagshandlung durch Dr. Peucker bearbeitet und kostet mit Beigaben, handlich gefalzt, K 3 (Mk. 2·40); sie ist auch als Wandkarte gespannt durch den Verlag Artaria & Co., Wien I, oder durch jede Buchhandlung zu beziehen.

„Die Bergstadt." Das Märzheft „Die Bergstadt" (Bergstadtverlag Wilh. Gottl. Korn, Breslau; Pr. viertelj. Mk. 3.—) bringt den Roman von Viktor Fleischer: „Der Haupttreffer-Michl", einen lehrreichen Aufsatz von Roland Betsch: „Ballistische Photographie", eine Kriegserzählung von Eberhard Frowein: „Der kleine Kosak", Waldemar Lindholms Novelle „Meister Siegfrieds Herzenssage", Else Deekens anmutiges Märchen „Das Opfer der Masina"; ferner lyrische Beiträge.

KLUBNACHRICHTEN.

Bericht über die Klubversammlung am 11. April 1916.

Der Präsident Se. Exzellenz Dr. Ritter v. Wittek eröffnet die ungemein zahlreich besuchte Klubversammlung mit einer warmen Begrüßung aller Anwesenden, unter denen sich Se. Exzellenz der deutsche Botschafter v. Tschirschky-Bögendorf, die Geheimen Räte Exner, Plener, Ruß, Baron Schuster, die Gemahlin des Eisenbahnministers Exzellenz Marianne Baronin Forster, Freiherr v. Röll, ferner die Sektionschefs Burger, Freiherr v. Rummler, v. Wimmer, die Ministerialräte Dr. Geutebrück, Präsidialchef Hirt, Hofrat v. Löhr, Mauczka, Miller, Reiber, Obersanitätsrat Dr. Bogdan, Oberbaurat v. Boschan sowie zahlreiche hervorragende Funktionäre der Ministerien und Finanzinstitute befanden.

Hierauf dankte der Vorsitzende Se. Exzellenz Dr. Alfred von der Leyen für sein Erscheinen und versicherte demselben, daß der Klub die Ehre wohl zu würdigen wisse, daß ein so hervorragender Gelehrter und ausgezeichneter Fachmann auf dem Gebiete des Verkehrswesens die erstrebenswerte Ausgestaltung der Verkehrsverhältnisse der verbündeten Staaten nach dem Kriege zum Gegenstande seines heutigen Vortrages in unserem Klub gewählt habe.

Ferner erstattete der Präsident folgende geschäftliche Mitteilungen:

„Seit der letzten Klubversammlung ist als ordentliches Mitglied eingetreten Herr Viktor Jakupec, k. u. k. Bauoberkommissär im Kriegsministerium. Gestorben ist Herr Hofrat Ingenieur Eugen Stach, eines unserer ältesten Mitglieder, der seit 1877 dem Klub angehörte und unser aller aufrichtigste Hochschätzung besaß. Wir werden Hofrat Stach stets ein treues, ehrendes Gedenken bewahren!

Donnerstag den 13. d. M. ist in dieser Saison unser letzter, der Kriegsfürsorge gewidmeter Teeabend. Das Ergebnis, welches schon jetzt überblickt werden kann, ist geeignet, uns mit stolzer Befriedigung zu erfüllen, denn es sind namhafte Leistungen, welche unsere Damen in patriotischer Betätigung für Zwecke der Kriegsfürsorge vollbrachten.

Samstag den 15. April, um 7 Uhr abends, findet in diesem Saale gleichfalls für Zwecke der Kriegsfürsorge ein Autorenabend statt, an welchem die Damen Karola Baronin Buschman, Luise Lorber, geb. Gräfin Saracini-Belfort, Irma v. Wittek und Schriftsteller Herr Dr. Hans Müller eigene Dichtungen zum Vortrage bringen werden.

Dienstag den 18. April, um 6 Uhr abends, findet hier die diesjährige Wählerversammlung statt, bei welcher unser Wahlausschuß die Kandidaten für die Neuwahl eines Vizepräsidenten, eines Schriftführers und von 6 Ausschußräten vorschlagen wird.

Hierauf findet um ½7 Uhr die letzte Klubversammlung dieses Klubjahres statt, bei welcher Herr Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen einen Vortrag über seine Reise „Mit dem Balkanzuge nach Konstantinopel" halten wird.

Die diesjährige Hauptversammlung findet Dienstag den 9. Mai, um 6 Uhr abends, in diesem Saale statt. Die Tagesordnung entnehmen die Herren Klubmitglieder aus der diesbezüglichen Einladung in unserer Klubzeitung.

Wie schon eingangs ausgeführt, wird uns heute die Ehre zu teil, einen Vortrag Sr. Exzellenz des Herren Wirklichen Geheimen Rates und ordentlichen Honorarprofessors an der Universität zu Berlin Dr. Alfred von der Leyen zu hören. Das hohe Interesse, welches in unserem Kreise dem von diesem hervorragenden Gelehrten und Fachmann behandelten Thema entgegengebracht wird, äußert sich schon durch den Besuch dieser Versammlung.

Leider sind Ihre Exzellenzen der Herr Ministerpräsident, der Herr Eisenbahnminister und der Herr Unterrichtsminister durch heute statfindende wichtige Beratungen am Erscheinen verhindert, und auch Se. Exzellenz der Herr bayrische Gesandte mußte sein Fernbleiben mit anderweitiger Inanspruchnahme entschuldigen.

Nunmehr erlaube ich mir, Se. Exzellenz von der Leyen höflichst zu bitten, mit dem Vortrage beginnen zu wollen.

Der Vortrag, welcher an anderer Stelle dieses Blattes im Wortlaut veröffentlicht wird, wurde mit spannendstem Interesse angehört, und nur dann unterbrach die lautlose Stille ein bei-

Digitized by Google

fälliges Gemurmel, wenn der Vortragende von dem festen Zusammenhalten der verbündeten Reiche und von der überzeugenden Zuversicht auf den vollen Sieg sprach.

Mit herzlichen, tiefempfundenen Dankesworten an den Vortragenden schloß der Klubpräsident die Versammlung, und die Anwesenden verließen den Saal in dem Bewußtsein, an einem Ehrentage des Klubs teilgenommen zu haben.

Klubversammlung am 18. April 1916.

Der Klubpräsident eröffnet die außerordentlich zahlreich besuchte Versammlung mit einer herzlichen Begrüßung und knüpft an diese folgende geschäftliche Mitteilungen:

„Mit der heutigen Klubversammlung schließt die heurige Vortragsreihe, auf deren Verlauf wir mit hoher Befriedigung zurückzublicken Veranlassung haben.

Es wurden seit Beginn derselben, dem 23. November v. J., zwölf Vorträge abgehalten, die sämtlich sehr gut besucht waren und das vollste Interesse aller Besucher nicht nur in Anspruch nahmen, sondern auch befriedigten.

Den Glanzpunkt unter unseren Vortragsabenden bildete unstreitig der Vortrag Sr. Exzellenz des Herrn Geheimen Rates Dr. von der Leyen, es war — ich möchte sagen — ein Ehrentag für unseren Klub, daß es uns geglückt ist, diesen großen Gelehrten, diesen eminenten Fachmann auf dem Gebiete des Verkehrswesens zu bewegen, die beschwerliche Reise von Berlin hieher zu unternehmen, um in unserem Kreise seinen Anschauungen über die Zukunft der mitteleuropäischen Verkehrsverhältnisse Ausdruck zu geben.

Die glückliche Wahl der uns gebotenen Vorträge und die Gewinnung der Vortragenden verdanken wir unserem tüchtigen Vortragsausschusse vor allem aber dem unermüdlichen Obmann desselben, Herrn Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler, dem ich hiemit im Namen des Klubs den wärmsten Dank für seine Mühewaltung, und den herzlichsten Glückwunsch zu dem hervorragenden Erfolge derselben ausdrücke.

Waren schon die Vorträge für uns angenehme Veranlassung, hier öfter zusammenzukommen, so haben in der abgelaufenen Saison die Damenabende äußerst verdienstlich gewirkt, das Klubleben in der jetzigen Zeit aufrecht zu erhalten.

Über das sehr ansehnliche materielle Resultat dieser 23 Damenabende, die in der abgelaufenen Saison abgehalten wurden, ist schon bei der letzten Zusammenkunft berichtet worden und hat die Präsidentin des Damenkomitees allen beteiligten Damen und Herren gedankt. Unsererseits müssen wir aber nicht nur dem Damenkomitee, sondern auch den sich bei diesen Veranstaltungen betätigenden Herren Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler und Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen für ihre freundliche, von so schönem Erfolge gekrönte Tätigkeit den besten Dank der Klubleitung zum Ausdrucke bringen.

Bei der soeben abgehaltenen Wählerversammlung wurde über Antrag des Wahlausschusses beschlossen, der am 9. Mai d. J., um 6 Uhr abends, in diesem Saale abzuhaltenden Hauptversammlung nachfolgende Herren zur Wahl in den Ausschußrat vorzuschlagen: Zum Vizepräsidenten Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler, zum Schriftführer Inspektor Maximilian Taussig, zu Ausschußräten die Herren: Emanuel Bittner, k. k. Oberbaurat im Kriegsministerium, Dr. Andreas Bogdan, Obersanitätsrat, Emil Guisolan, k. k. Regierungsrat, Viktor Reiber, k. k. Hofrat, Bernhard Stöger, Staatsbahnrat, Anton Wenzl, Zentralinspektor i. R.

Heute wird uns Herr Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen über seine Reise „Mit dem Balkanzuge nach Konstantinopel“ erzählen und wir sind überzeugt, von dem Herrn Vortragenden, der die Gabe hat, alles Sehenswerte zu sehen und Wissenswerte zu hören, einen hochinteressanten Bericht über diese Fahrt zu vernehmen.

Mit lebhaftem Beifall begrüßt, hielt Staatsbahnrat Doktor Leipen eine überaus fesselnde Plauderei über seine im Februar d. J. mit dem Balkanzug nach Konstantinopel unternommene dienstliche Reise. Der Vortragende wußte die Hin- und Rückfahrt, die Reisegefährten, seine mannigfachen Erlebnisse mit den Aufsichtsbeamten an der Grenze, dann Konstantinopel und Umgebung, einen Selamlik und vieles andere nicht nur anschaulich zu schildern, sondern verstand es, auch zahlreiche witzige, mitunter auch sarkastische Bemerkungen in seine frische und lebendige Erzählung einzuflechten, so daß allgemein bedauert wurde, als er nach etwa einstündiger freier Rede unter sich stets erneuerndem Beifall schloß.

Der Klubpräsident Se. Exzellenz Dr. Ritter von Wittek beglückwünschte den trefflichen Redner zu dem außerordentlichen Erfolge und schloß dann die Versammlung mit dem Wunsche „Gesegneter Ostern“.

Titelfrage. Über Anregung von Klubmitgliedern hat sich unser Präsidium mittels einer Eingabe an das k. k. Eisenbahnministerium mit der Bitte um Entscheidung gewendet, ob den im Ruhestande befindlichen Beamten der k. k. Generalinspektion österreichischer Eisenbahnen die neuen Diensttitel „Inspektionsrat“ bezw. „Oberinspektionsrat“ zukommen. Das k. k. Eisenbahnministerium hat nunmehr mit Erlaß vom 7. April 1916, Z. 275, dahingehend entschieden, daß diese Titel nur jenen Fachbeamten der k. k. Generalinspektion österreichischer Eisenbahnbeamten der VII. und VI. Rangklasse zukommen, welche zur Zeit der Allerhöchsten Genehmigung dieser neuen Diensttitel noch im aktiven Dienste gestanden sind.

In der Monarchie best eingeführtes **Teilzahlunghaus** der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche

liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5. K. k. hand.-ger.-prot. Uhrmacher. K. k. beeideter Sachverständiger.

Gegründet 1842. Gegründet 1842.

Bis Ende 1915 über 5300 Lokomotiven geliefert.

Telegramm-Adresse: Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt.
Telephon-Nummer 6 Wiener-Neustadt.

Actien-Gesellschaft
der
Lokomotivfabrik
vormals
G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Abteilung für Lokomotivbau:

Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart, für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen.

Abteilung für Kesselbau:

Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate, sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe.

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:

Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art. Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall.

Vorzüglichste Ausführung. Prompteste Bedienung.

Schnelldreh-Revolverstahl No 5% Marke: 5%

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. **Minenzünder.**
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) **Gebäude** samt deren Zubehör, b) **Mobilien** aller Art, c) **Bodenerzeugnisse** gegen Hagelschlag. /49

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 □ **Wien X/1** □ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
□ Turin 1911: 2 Große Preise □

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Eis- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Telephon für Sackbestellungen 12986. Telephon für Fuhrenbestellungen 21113.

D. BERL

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und erstklassige Dzieditzer Steinkohlenbriketts.

A. Fross-Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

□ Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, □ Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.

Zweigniederlassung: Prag, VII. Bubnaerstraße 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.

Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- u. Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.

◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub Österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten. — **Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.** — **Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.**

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 10. Wien, den 15. Mai 1916. XXXIX. Jahrgang.

INHALT: Anzeigen. — Die Beziehungen der Verkehrsmittel zu den Zielen des Vierbundes nach dem Weltkriege. Von Franz G. Schäffer, k. k. Ministerialrat a. D. — Vlarapaßbahn. — Militärversorgung der Hinterbliebenen von im Kriege gefallenen Personen. — Verschiedenes: Schulverein für Beamtentöchter. Frauen als Schaffnerinnen auf den Vollbahnen. Einfluß des Krieges auf die Rechte der Zeitkartenbesitzer. K. u. k. Heeresbahn Süd. Ergebnisse der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang im Jahre 1914. — Buchanzeigen: Österreichisches Kursbuch. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der „Österreichischen Eisenbahn-Zeitung", in ihren Arbeiten für die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" Fremdworte und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Druckfehlerberichtigung.

In dem Abdrucke des Vortrages v. d. Leyens: „Die künftigen Verkehrsverhältnisse zwischen Österreich, Ungarn und dem Deutschen Reiche" im Heft 9 sind zwei sinnstörende Fehler stehen geblieben, die wir zu berichtigen bitten.

Seite 84, Spalte 2, Zeile 7 und 10 von unten soll es heißen: 1890 (nicht 1900) und Seite 87, Spalte 2, Zeile 16 von unten: „niedrigere" (nicht „höhere").

Die Schriftleitung.

Die Beziehungen der Verkehrsmittel zu den Zielen des Vierbundes nach dem Weltkriege.

Von **Franz G. Schäffer**, k. k. Ministerialrat a. D.

Obwohl der entsetzliche Weltkrieg noch tobt, das Leben der Völker grausam bedrückt und sein Ende noch nicht annähernd erhofft werden kann, so läßt die allgemeine Kriegslage doch gottlob erkennen, daß die mitteleuropäischen Großmächte und ihre treuen Verbündeten aus den mörderischen Kämpfen siegreich hervorgehen werden, und diese Ansicht wird durch die weltberühmte Rede des deutschen Reichskanzlers über die Kriegsziele der Mittelmächte vollständig gestützt, ebenso vom deutschen Reichstage bestätigt.

Es ist daher gewiß an der Zeit, wenn schon heute alle jene Maßnahmen beraten und erörtert werden, die sich nach dem Kriege als notwendig ergeben werden, um einerseits die vielfachen Kriegsschäden zu beheben und andererseits verbürgen, daß Wohlstand und Sicherheit in der Heimat wieder Einkehr halten. Unter diesen Kriegszielen wird die Freiheit des Meeres ganz besonders hervorgehoben.

Allen Völkern und Staaten, deren Handel sich unter dem Drucke der englischen Übermacht und Rücksichtslosigkeit nicht entsprechend entwickeln und entfalten konnte, soll die Freiheit der Meere zugute kommen und gesichert werden. Des weiteren soll durch eine entsprechende kluge Handelspolitik das Bündnis der Mittelmächte und ihrer treuen Freunde auch zu ihrer wirtschaftlichen Einigung führen, um den einzelnen Staaten die Möglichkeit zu bieten, neue Absatzgebiete zu erschließen und sich wirtschaftlich entwickeln zu können.

Es soll nun untersucht werden, welche Mittel zur Durchführung dieses Zieles, außer den militärischen, diplomatischen und politischen Maßnahmen notwendig sind. Es sind dies die Verkehrsmittel. Diese nehmen einen allerersten Rang ein, denn wenn diese Mittel nicht sicher leistungsfähig sind, werden alle Bemühungen in wirtschaftlicher Hinsicht nicht jene Erfolge erringen, die notwendig sind, um den einzelnen Staaten und Völkern ihre wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung zu sichern.

Die in Frage kommenden Verkehrsmittel werden daher einer Untersuchung auf ihren Verkehrswert zu unterziehen sein. Als solche Verkehrsmittel sind zu bezeichnen:

1. Die Seeschiffahrt, 2. die Binnenschiffahrt, 3. die Eisenbahnen und 4. die Straßen. (Die Luftschiffahrt, so sehr sie in kurzer Zeit auf ihre heutige hohe Stufe gelangt ist, kann als Verkehrsmittel noch nicht in Betracht kommen, obwohl schon Versuche, sie als Schnellpost zu verwenden, gemacht oder angeregt wurden).

Über diese Verkehrsmittel sind die Beratungen bereits im Gange, doch sind sie bei ihrer großen Vielseitigkeit noch nicht abgeschlossen.

Zeichnet Kriegsanleihe!

Digitized by Google

Bei der Beschlußfassung muß in erster Linie der Umstand ganz besonders berücksichtigt werden, daß die notwendigen Verkehrsmittel in möglichst kurzer Zeit verfügbar sind, wonach sich die Reihenfolge, in der sie ausgeführt werden sollen, fast ganz von selbst ergibt. Weiters müssen für diese Reihenfolge auch die sonstigen Verhältnisse der beteiligten Länder, insbesondere finanzieller Natur in Betracht kommen, welche Verhältnisse und Bedürfnisse in den einzelnen Staaten ja sehr verschieden sind.

Der Verkehrswert der Seeschiffahrt bedarf wohl kaum einer näheren Begründung, ebensowenig, daß die Seeschiffahrt für unseren Kaiserstaat und dessen Zukunft von allergrößter Bedeutung ist, wenn uns im Orient für unseren Handel neue Absatzgebiete erschlossen werden sollen.

Die mit der Hebung unserer Seeschiffahrt sich als notwendig ergebende Vermehrung unserer Handels- und Kriegsflotte und der dazugehörigen Hafen-, Werft- und sonstigen Anlagen werden aber nur nach und nach, wenn auch nicht in zu langen Zeitabschnitten, zur Ausführung gelangen können. Die finanziellen Mittel hiezu werden aufgebracht werden müssen und sich auf eine Reihe von Jahren verteilen lassen, so daß keine allzugroßen Summen unseren jährlichen Haushalt belasten. Es ist aber sicher vorauszusehen, daß diese Ausgestaltung unserer Seeschiffahrt ziemlich lange Zeit bis zu ihrer vollen Wirkung benötigen wird. Deshalb sucht man einen teilweisen Ersatz in der Heranziehung anderer Verkehrsmittel an Stelle der Seeschiffahrt. Als solche Hilfsmittel wurden die Binnenschiffahrt und die Eisenbahnen von vielen Seiten bereits eingehendst erörtert.

Von diesen beiden Verkehrsmitteln sind aber die Eisenbahnen jene, die schon heute bestehen und daher sofort den Seeweg Nordsee—Schwarzes Meer ersetzen können. Tatsächlich hat man auch schon den Personenverkehr, wenn auch nicht in der ganzen Strecke Nordsee—Schwarzes Meer, durch die „Balkanzüge" eingeführt, die ja mit dem größten Teile des mitteleuropäischen Eisenbahnnetzes in Verbindung gebracht werden können. Es ist auch anzunehmen, daß der Posonenverkehr auf den Eisenbahnen mit dem Personenverkehr zur See wirksam in Wettbewerb wird treten können.

Bezüglich des Güterverkehres liegt die Sache aber anders. Obwohl die hiezu nötigen Eisenbahnen auch schon zum großen Teile vorhanden sind, so sind die Eisenbahnfrachten bekanntlich viel höher als die Seefrachten. Man will nun durch Heranziehung der Binnenschiffahrt den Eisenbahnweg durch Mitteleuropa durch natürliche und künstliche Wasserstraßen ersetzen. Tatsächlich würde durch eine Wasserstraße vom Rhein bezw. vom Main zur Donau ein solcher Großschiffahrtsweg zur Verbindung der Nordsee mit dem Schwarzen Meere hergestellt werden können. (Der Donau-Rheinkanal besteht zwar schon, ist aber viel zu wenig leistungsfähig und ist deshalb schon im Umbau begriffen.)

Auf der Donau müßten aber sowohl im Oberlaufe von Ulm abwärts als auch im weiteren Laufe durch Österreich und Ungarn vielfache Regulierungsbauten durchgeführt werden, bis die notwendige Leistungsfähigkeit dieses Großschiffahrtsweges erreicht wird.

Hiezu ist aber eine verhältnismäßig lange Bauzeit und die Aufwendung großer Geldmittel erforderlich, welche die einzelnen ohnedies durch den Krieg so arg geschädigten Länder bewirken müßten.

Der erhoffte volle wirtschaftliche Erfolg wird aber bei der langen Dauer aller Wasserbauten auch erst nach langem Warten eintreten können.

Die Binnenschiffahrt erscheint daher gegenwärtig noch nicht geeignet, den Güterverkehr von der Nordsee bis zum Schwarzen Meere vom Seewege auf die Wasserstraßen genügend abzulenken. Es wird daher nichts anderes erübrigen, als eine tunlichst ausgiebige Ermäßigung der Eisenbahnfrachten und durch sparsame Betriebführung die Selbstkosten zu vermindern. Die weitere Ausdehnung der Binnenschiffahrt auf die Weser und auf die Elbe, sowie von der Oder zur Donau mittels des Donau-Oderkanales, welche Projekte neuerlich erörtert und zur Ausführung empfohlen werden, mag wohl für Deutschland besondere Vorteile bieten, nicht aber für Österreich, das die unverhältnismäßig teueren Baukosten dieser Kanäle aufbringen müßte. In der Öffentlichkeit ist man leider über den Verkehrswert des Donau-Elbe- und des Donau-Oderkanales in bezug auf die österreichischen Verhältnisse noch immer nicht im klaren, und zwar weder technisch noch finanziell. Technisch deshalb nicht, weil bezüglich der notwendigen Überwindung der großen Höhen zwischen den Kanalstufen mittels Hebewerken noch keine genügenden Erfahrungen vorliegen, und finanziell deshalb nicht, weil die hohen Anlagekosten der genannten Kanäle bei der langen Bauzeit jedenfalls durch sehr bedeutende Kostenüberschreitungen mit Sicherheit noch gesteigert werden dürften. Es sei hier erwähnt, daß man, als die Semmeringbahn mit einer Höchststeigung von 25‰ erbaut wurde, auch erst eine leistungsfähige Lokomotive hatte ersinnen müssen, also ähnlich wie man jetzt bei den Kanälen taugliche mechanische aber noch nicht erprobte Hebewerke statt der Kammerschleusen anlegen will. Die Semmering-Lokomotive war aber gewiß leichter und ganz bedeutend billiger herzustellen als ein Hebewerk von der erforderlichen Größe.

Das zu erwartende Erträgnis des Donau-Oderkanales innerhalb der österreichischen Gemarken wird ein ganz verschwindendes sein, weil die zahlreichen Industrien längs der Nordbahn mit dieser schon meistens durch entsprechende Schleppgeleise unmittelbar verbunden sind und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Nordbahn sehr leicht und billig erzielt werden kann.

Tatsächlich ist auf der Nordbahn ein drittes Geleise wenigstens teilweise schon im Bau begriffen und die Herstellung eines vierten Geleises kann jederzeit

Digitized by Google

und tunlichst rasch erfolgen. Der Donau-Oderkanal würde aber außerdem noch die Nordbahn, die ertragreichste Linie der österreichischen Ssaatsbahnen, schädigen und hauptsächlich nur dem deutschen Güterverkehr nach Osten, dem österreichischen Absatzgebiete, dienen.

Mit dem Donau-Oder- und Donau-Elbekanal sind die Binnenschiffahrtspläne aber noch nicht erschöpft. Es sollen auch Kanäle und Wasserstraßen zur Weser und Weichsel hergestellt werden, ebenso in Galizien zum Dniester, um das Wasserstraßennetz Europas zu vervollständigen. Diese Zukunftsschiffahrtswege benötigen aber zu ihrer Herstellung mehrere Menschenalter und ungezählte Millionen, so daß an sie unmittelbar nach dem Kriege wohl nicht gedacht werden kann, denn vor allem müssen die Kriegsschäden, die große finanzielle Opfer erfordern, behoben werden.

Von den Wasserstraßen kann daher nur der Donau-Mainkanal und die Beseitigung der Schiffahrtshindernisse in der Donau als durch die Verhältnisse erfordert anerkannt werden. Alle anderen an und für sich noch so wünschenswerten Binnenschiffahrtswege müssen wohl der Zukunft vorbehalten bleiben, also für uns Österreicher der Donau-Elbe-, Donau-Oder- und die galizischen Kanäle. Nur in dem Falle, als die ganzen Kosten des Ausbaues aller Kanäle und natürlichen Wasserwege nicht jeweilig die Uferstaaten zu tragen hätten, sondern die Gesamtkosten auf alle Teilnehmer an diesen Wasserwegen entsprechend ihren allgemeinen und örtlichen Verhältnissen und des zu erwartenden Ertrages verteilt würden, wäre dieser Frage näher zu treten*). Die Binnenschiffahrt würde also noch lange nicht als ein Ersatz für die Seeschiffahrt anzusehen sein und als solcher wirken können.

Das Wasserstraßennetz Mitteleuropas ist ja zweifellos eine Angelegenheit von der allergrößten Bedeutung für die Zukunft, aber gegenwärtig sind leider noch viel dringendere Herstellungen sobald als möglich zu bewirken. Es erübrigt also nichts anderes, als sich wieder der Eisenbahnen zu bedienen, um die Zukunft Österreich-Ungarns in wirtschaftlicher Hinsicht bestens zu fördern und dieselben derart zu ergänzen, daß sie imstande sind, einen mächtig steigenden Verkehr so billig als möglich zu bewältigen. Der Grundstock dieses Verkehrsmittels ist bereits vorhanden und hat in dem schrecklichen Kriege ganz außerordentliche Leistungen vollbracht. Man darf aber nicht annehmen, daß damit schon Genügendes erreicht sei. Die im Kriege gemachten Erfahrungen werden nicht nur neue Bahnen, sondern auch die Vergrößerung der bestehenden Bahnanlagen gebieterisch erfordern, welchem militärischen Erfordernis auch so rasch als möglich wird nachgekommen werden müssen. Die durch diese Neubauten erzielte höhere Leistungsfähigkeit des ganzen Bahnnetzes wird aber auch dem Friedensverkehre zugute kommen, so daß die weitere Ausgestaltung des österreichichen Eisenbahnnetzes keine unerschwinglichen Ausgaben verursachen dürfte, und zwar um so weniger, als durch eine solche Ausgestaltung die Betriebskosten sich verbilligen müssen. Insbesondere wird es nötig sein, die Bahnanlagen in den sogenannten Verkehrsmittelpunkten derart herzurichten, daß der Güterzugverkehr beschleunigt, die Stehzeit der Güterwagen vermindert und so deren baldige Wiederverwendung erzielt wird, wodurch die Nachschaffung solcher Wagen eine tunlichst geringe wird. Würde zum Beispiel die Zahl der Güterwagen der österreichischen Staatsbahnen etwa 150.000 Stück und ihre Stehzeit statt beiläufig 70% nur mehr 60% betragen, so würden mit einem Schlage um 15.000 Güterwagen mehr zur Verfügung stehen, deren Anschaffungskosten mit beiläufig 44 Millionen Kronen angenommen werden können. Die jährlichen 4 v. H. betragenden Zinsen dieses Anlagekapitales mit rund 2 Millionen Kronen würden in Österreich allein erspart werden.

Da der Güterwagenpark der Mittelmächte und ihrer Verbündeten ungleich größer als jener der österreichischen Staatsbahnen ist, so ist ein noch größerer Erfolg einer solchen Maßnahme sicher zu erhoffen.

Ganz besondere Vorteile gewähren aber der Neubau von Bahnen und die Erweiterungen der bestehenden der Bevölkerung dadurch, daß sie ihr sofort die zahlreichsten Arbeitsmöglichkeiten aller Art und in sehr vielen Teilen des Reiches bieten, wodurch unsere tapferen, aus dem Weltkrieg heimkehrenden Beschützer unseres Staates Arbeit in ihrem früheren Berufe finden können.

Die Schaffung solcher Arbeitsmöglichkeiten ist wohl am dringlichsten in unserer alten Kaiserstadt Wien, dem Herzen des Reiches. Ich komme daher zum Schlusse meiner meist selbstverständlichen Ausführungen dahin, daß die Ausgestaltung des Wiener Hauptbahnnetzes mit aller Tatkraft in Angriff zu nehmen sei und wiederhole dabei die in meinem Vortrage vom 24. März v. J. in dem sehr geehrten Klub über Wiener Verkehrsfragen gegebenen Anregungen, und zwar: Schaffung eines Beirates aus den beteiligten Kreisen für die Bahnhofkommission, Aufstellung eines Betriebsplanes für das zukünftige Wiener Eisenbahnnetz und Ausschreibung eines öffentlichen Wettbewerbes für die Lieferung der Bauentwürfe, wie das auch seinerzeit für die Städte Berlin und Stockholm geschah. Dieser letztere Umstand ist deshalb besonders bemerkenswert, weil nicht einzusehen ist, warum diese Behandlungsart einer so wichtigen Angelegenheit in Wien nicht möglich oder tunlich wäre. Auch ist nicht anzunehmen, daß unser umsichtige und einsichtige Verwaltung der Staatsbahnen und der Gemeinde Wien die Berechtigung der beteiligten Kreise, das ist der Industrie, des Handels und der Gewerbe usw. in dieser

*) Siehe dazu Dr. Sax: „Nicht galizische, nicht innerösterreichische, europäische Kanäle". Wien, Manz 1911.

Digitized by Google

Frage gehört zu werden, nicht anerkennen sollten. Auch die Ausschreibung eines Wettbewerbes für die Lieferung der nötigen technischen Pläne bei einem so großen und wichtigen Werke ist gewiß zeitgemäß und ich erlaube mir, diese Anregungen den betreffenden maßgebenden Stellen nochmals bestens zu empfehlen.

Sie sind dem Bestreben entsprungen, die Frage der Ausgestaltung der Verkehrsmittel so nüchtern als möglich, und auf Erfahrungen gestützt, zu erörtern, ihre praktische und finanziell mögliche Lösung anzubahnen und ohne dabei gar keine oder erst nach Jahrzehnten erfüllbare Hoffnungen zu erwecken.

Ich schließe nun meine Ausführungen mit dem innigen Wunsche, daß der Friede sich nahe, zu neuem Schaffen ansporne und dazu alles vorbereitet finden möge.

Vlarapaßbahn.

Am 28. Dezember 1915 hat die Troppauer Handels- und Gewerbekammer dem k. k. Eisenbahnministerium eine Eingabe überreicht, aus der wir nachfolgendes wiedergeben:

„Am 6. Oktober 1872, RGBl. Nr. 158, wurde die Konzessionsurkunde ‚für eine Lokomotiv-Eisenbahn von Troppau über Neutitschein bis an die mährisch-ungarische Landesgrenze am Vlarapasse in der Richtung gegen Trentschin' ausgestellt. In §§ 1 und 3 dieser Urkunde sind organische Verbindungen mit dem preußischen Bahnnetz vorgesehen. Ferner wird, ebenfalls in § 3, den Konzessionären die Verpflichtung auferlegt, die Anlage der Stationen und Geleise gleich von Anfang an in der Art zu konstruieren, daß die Ablassung von täglich mindestens 15 Zügen à 70 Achsen nach jeder Richtung der Linie ermöglicht werden kann. Die Bahn ist zunächst eingeleisig herzustellen, doch sind sogleich zweigeleisige Tunnels im Unterbaue vorzusehen. § 8 der Urkunde legt der Gesellschaft ferner die Verpflichtung auf, das Zustandekommen von Flügelbahnen in die längs der Hauptbahn gelegenen Kohlenreviere behufs Hebung des Kohlenverkehrs kräftig zu fördern bezw. ‚diese Bahnen im Wege des Übereinkommens mit den Interessenten gegen Bedingung eines bestimmten Frachtenquantums und Tarifzuschlages herzustellen'.

Aus den hier wiedergegebenen Vorschriften der Konzessionsurkunde geht deutlich hervor, daß man bei der Konzessionserteilung für diese Bahn nicht etwa nur untergeordnete Fragen des örtlichen Verkehres lösen wollte, sondern eine leistungsfähige Durchzugsbahn von den reichsdeutschen Bahnnetzen über Österr.-Schlesien und Mähren nach Ungarn zu schaffen beabsichtigte.

Mit dem Gesetze vom 3. Mai 1874, RGBl. Nr. 54, abgeändert durch das Gesetz vom 28. März 1875, RGBl. Nr. 56, wurden die Bedingungen und Zugeständnisse für die Sicherstellung dieser Vlarapaßbahn, insbesondere im Sinne einer namhaften Staatsgarantie für das jährliche Reinerträgnis, angeordnet. Inzwischen war der Unterbau der Bahn fast vollständig hergestellt worden, blieb aber infolge der Nachwirkungen der Börsenkatastrophe vom Jahre 1873 unvollendet. Am 7. Mai 1879, RGBl. Nr. 71, erschien sodann eine Kundmachung des Handelsministers, in der auf Grund Allerhöchster Ermächtigung die Konzessionsurkunde vom 6. Oktober 1872, RGBl. Nr. 158, als erloschen erklärt wird.

Der große verkehrswirtschaftliche Gedanke, der den Plan der Vlarapaßbahn beherrschte, war damit zunächst ausgeschaltet und hat auch in der Folge eine nur unvollkommene Wiederbelebung erfahren. Denn es wurden an Stelle einer einheitlichen Bahn nacheinander Teilstrecken von örtlicher Bedeutung ausgebaut, die miteinander vorläufig in keiner engen Verbindung stehen, allerdings aber — von kleinen Lücken abgesehen — den Anschluß der nördlichen Reichsgrenze bis zum Vlarapaß tatsächlich vermitteln. Die ursprünglich geplante Richtung erfuhr dadurch nicht unwesentliche Veränderungen, deren genauere Darstellung hier unterbleiben kann. Aber es bestehen die Bahnen: Troppau—Grätz, Fulnek—Zauchtel, Zauchtel—Neutitschein, Neutitschein—Hotzendorf, Hotzendorf—Wall.-Meseritsch, Wall.-Meseritsch—Wsetin, ferner Ung.-Hradisch—Vlarapaß und Vlarapaß—Trencsén-Teplitz, wo der volle Anschluß an das ungarische Staatsbahnnetz im Waag- und Neutratale hergestellt ist. Die Verbindungsstrecke Grätz—Skřipp—Fulnek hat nahezu alle Stufen des behördlichen Vorverfahrens durchgemacht und war auch bereits in der letzten Lokalbahnvorlage vom Jahre 1913 enthalten. In derselben Vorlage ist auch der Ausbau der Strecke Wsetin—Klobouk vorgesehen. Es zeigt sich also, daß die Verbindung von Schlesien zum Vlarapaß mit Hilfe der bestehenden und der in vorgerückter technischer und finanzieller Vorbereitung befindlichen Bahnlinien verhältnismäßig einfach, schnell und ohne Aufwand zu großer Kosten heute noch hergestellt werden könnte. Natürlich ist sich die Kammer bewußt, daß zu diesem Zwecke nicht allein der Ausbau der noch fehlenden Linien, sondern auch die planmäßige Verschmelzung und daher wahrscheinlich eine gewisse Ausgestaltung der bestehenden Strecken notwendig sein wird, um jene leistungsfähige Durchzugslinie zu erhalten, die der alte Vlaraentwurf darstellen wollte. Damit wären weitere Geldaufwendungen verbunden, die zu den Baukosten der noch fehlenden Teilstrecken hinzuzuschlagen wären, deren Bedeutung jedoch an sich nicht zu überschätzen ist, jedenfalls aber, gemessen an dem heutigen Wert einer Vlarapaßverbindung, ganz in den Hintergrund tritt.

Nach Ansicht der Kammer drängen nämlich die Erfahrungen des Krieges zu der Forderung, daß der Vlarapaßplan aus der in den letzten Jahrzehnten durchgeführten Auflösung in rein örtliche Verkehrfragen wieder zusammengefaßt und in jene klaren Richtlinien gebracht werde, in denen sich der alte Vlarapaßplan bewegte. Man macht sich keiner voreiligen Annahme schuldig, wenn man heute schon feststellt, daß eine festere wirtschaftliche und daher auch verkehrswirtschaftliche Vereinigung Mitteleuropas zu den ganz sicheren Ergebnissen des Weltkrieges zählen wird. Die geschichtliche Aufgabe der Monarchie, eine Brücke zum Balkan und zum Orient zu bilden, steht vor einer in ihrer Großartigkeit kaum geahnten Vollendung. Dadurch gelangen, um den Ausblick auf den vorliegenden Zusammenhang zu beschränken, insbesondere auch die Verkehrsaufgaben in eine ganz andere Beleuchtung. Die dem Verkehr zwischen Deutschland über Österreich nach Ungarn dienenden Bahnlinien trennen heute mehr, als sie verbinden. Oderberg, Gänserndorf und Wien sind eigentlich die einzigen drei Punkte, welche leistungsfähige Anschlüsse vermitteln. Das hat weder den Verkehrsbedürfnissen im Frieden genügt, noch weniger aber denen im Kriege, und am allerwenigsten wird bei der Entwicklung der künftigen Verkehrswirtschaft damit das Auslangen gefunden werden können. Der Ausbau der Vlarapaßlinie wäre hingegen vorzüglich geeignet, die zwischen Oderberg und Gänserndorf klaffende Verkehrslücke zu schließen, eine wertvolle Kohlenhilfsbahn zu schaffen und nebst der Lösung unaufschiebbarer schlesischer und mährischer Ortsverkehrsfragen eine vollkommen entsprechende und billige Verbindung der nördlichen und nordöstlichen Teile der Monarchie sowie des preußischen und sächsischen Staatseisenbahnnetzes mit den ungarischen Verkehrsadern herzustellen.

Digitized by Google

Wenn die hohen Eisenbahnbehörden und die übrigen, bei der großen Tragweite des Planes wahrscheinlich auch zuständigen Zentralstellen der Regierung die nach der festen Überzeugung der Kammer bestehende Brauchbarkeit und Wichtigkeit der geplanten Bahn als Hilfsmittel des zu erwartenden mitteleuropäischen Durchzugsverkehres anerkennen, dann dürfte sich daraus die zwingende Folgerung ergeben, daß dieses Hilfsmittel dem Verkehre gleich zu Beginn seiner Entwicklung, somit möglichst bald nach Friedensschluß, zur Verfügung gestellt werde, und daß der neue Weg schon bei den großen Auseinandersetzungen zwischen den verbündeten Staaten, also insbesondere zwischen Deutschland und der Monarchie, ferner Österreich und Ungarn, den Gegenstand der aufmerksamsten Verhandlungen bilde. Deshalb glaubt die Kammer, daß der Bau dieser Bahn, wenn man sie überhaupt im Rahmen der erwähnten Zwecke für geeignet erachtet, noch jetzt während des Krieges eingeleitet werden sollte. Die damit verbundenen Schwierigkeiten sollen gewiß nicht verkannt, aber auch nicht überschätzt werden. Tatsächlich befinden sich bekanntlich Lokalbahnen im Bau, denen gegenüber der hier besprochene Plan die großen Vorzüge der teilweisen Vollendung, der vollkommenen technischen und kommerziellen Durcharbeitung und wahrscheinlich auch der Billigkeit aufweist.

Im Sinne dieser Ausführungen erlaubt sich die Kammer zu bitten, das k. k. Eisenbahnministerium wolle die Verbindung des preußischen mit dem ungarischen Eisenbahnnetz durch eine von Troppau über Fulnek—Neutitschein—Wall.-Meseritsch zum Vlarapaß verlaufende, leistungsfähige Durchzugsbahn prüfen und im Falle eines günstigen Ergebnisses im Hinblicke auf den starken Verkehr, der sich sofort nach Friedensschluß in den gekennzeichneten Richtungen entwickeln dürfte, die Durchführung des Baues noch während des Krieges in die Erwägung ziehen.

Ferner erbittet sich die Kammer die Bekanntgabe der im Gegenstande gefaßten Entschließung und die Gelegenheit zu jeder nach ihrem Wirkungskreise möglichen Mitarbeit bei der weiteren Verfolgung des Planes."

Militärversorgung der Hinterbliebenen von im Kriege gefallenen Personen.

In Heft 3 des Jahrganges 1915 dieser Zeitschrift haben wir über die Versorgung von Heeresangehörigen und ihrer Hinterbliebenen nach dem damals geltend gewesenen Rechtszustande berichtet. Dieser Zustand hat aber seither in mancher Beziehung Änderungen und Ausgestaltungen erfahren, die im nachstehenden unseren Lesern in aller Kürze mitgeteilt werden sollen.

1. Die in den Militärversorgungsgesetzen vom 27. April 1887, RGBl. Nr. 41, und vom 19. März 1907, RGBl. Nr. 86, nicht vorgesehenen Versorgungsgenüsse für Stabsfeldwebelswitwen wurden während des gegenwärtigen Krieges in der Art festgesetzt, daß zu den gesetzlichen Pensionen der Witwen nach Feldwebeln mit höherer Löhnung ein Betrag per K 60 pro Jahr als Gnadenzuschuß dazugegeben wird, so daß die Witwenpension einer Stabsfeldwebelswitwe sich auf K 300 pro Jahr beläuft.

2. Laut Erlaß des k. k. Landesverteitigungsministeriums vom 18. April 1915, Dep. X a, Nr. 4131 (Beiblatt zum Verordnungsblatt für die k. k. Landwehr Nr. 17 vom 22. April 1915) haben Seine k. u. k. Apostolische Majestät mit der Allerhöchsten Entschließung vom 28. März 1915 allergnädigst zu bewilligen geruht, daß den Hinterbliebenen jener Offiziere und Fähnriche sowie Gleichgestellten, die im gegenwärtigen Kriege vor dem Feinde gefallen sind oder noch fallen werden oder die infolge Verwundung oder Strapazen binnen Jahresfrist gestorben sind oder noch sterben werden, zu den gesetzlichen Versorgungsgebühren die Unterschiede auf die für die nächsthöhere Charge entfallenden Versorgungsgebühren als Gnadengaben flüssig gemacht werden dürfen, wenn die betreffenden Offiziere und Fähnriche sowie Gleichgestellten binnen sechs Monaten vom Tage ihres Ablebens in der Rangtour die nächsthöhere Charge erlangt hätten.

3. Laut Allerhöchster Entschließung vom 7. Jänner 1916 ist bei Witwen nach Offiziersstellvertretern die gesetzlich normierte Pension von K 400 durch Zuerkennung von Gnadenzuschüssen auf K 560 zu ergänzen.

4. In jenen Fällen, in denen die gesetzliche Witwenpension laut § 5 des Gesetzes vom 27. April 1887, RGBl. Nr. 41, um 50% erhöht wird (das ist, wenn der Gatte erwiesenermaßen vor dem Feinde gefallen oder binnen Jahresfrist in Folge einer vor dem Feinde erlittenen Verwundung oder von Kriegsstrapazen gestorben ist) werden auch die unter 1., 2. und 3. erwähnten Gnadenzuschüsse um 50% erhöht. Bei Stabsfeldwebelswitwen wird also die Pension mit $240 + 60 + \frac{240 + 60}{2}$, daher mit K 450, bei Fähnrichs- oder Leutnantswitwen, deren Gatte binnen sechs Monaten vom Tage ihres Ablebens Leutnant bezw. Oberleutnant geworden wären, mit $750 + \frac{750}{2}$, das ist mit K 1125 bzw. mit $900 + \frac{900}{2}$, das ist mit K 1350 und bei Offiziersstellvertreterswitwen mit $560 + \frac{560}{2}$, das ist mit K 840 bemessen.

5. Wie bereits in der eingangserwähnten früheren Abhandlung angegeben wurde, erhalten die Witwen der erwiesenermaßen vor dem Feinde gefallenen oder binnen Jahresfrist infolge einer vor dem Feinde erlittenen Verwundung oder an Kriegsstrapazen verstorbenen Mannschaftspersonen laut § 24 des Gesetzes vom 27. April 1887, RGBl. Nr. 41, wenn sie gänzlich erwerbsunfähig und mittellos sind, für die Dauer dieses Zustandes neben den gesetzlichen Versorgungsleistungen noch einen jährlichen Beitrag von K 96.

Zufolge eines Zirkularerlasses der obersten Heeresbehörden werden diese Beiträge nicht nur an körperlich oder geistig erwerbsunfähige, sondern auch an solche voll erwerbsfähige Witwen zuerkannt, die nur wegen Betreuung ihrer Kinder einem Erwerbe nicht nachgehen können.

6. Eine wesentliche Neuerung auf dem Gebiete der Militärversorgung bedeutet die Kaiserl. Verordnung vom 12. Juni 1915, RGBl. Nr. 161. Im § 1 dieser Verordnung wird die Regierung ermächtigt, in Fällen, in denen die nach dem Gesetze vom 26. Dezember 1912, RGBl. Nr. 237, gebührenden Unterhaltsbeiträge wegen Rückversetzung des Einberufenen in das nichtaktive Verhältnis oder wegen Ablaufes der im § 6 des genannten Gesetzes erwähnten Frist einzustellen wären — bei Fortdauer der übrigen gesetzlichen Voraussetzungen — die Fortzahlung dieser Beiträge im vollen oder auch im geminderten Ausmaße mit Verordnung zu verfügen. § 2 dieser kaiserl. Verordnung bestimmt, daß für Mannschaftspersonen österreichischer Staatsbürgerschaft, die während oder infolge des gegenwärtigen Krieges invalid geworden sind, für Angehörige solcher Mannschaftspersonen und für Hinterbliebene der während oder infolge des Krieges gefallenen, vermißten oder gestorbenen Mannschaftspersonen österreichischer Staatsbürgerschaft die Regierung staatliche Unterstützungen für Fälle, in denen die Fortzahlung eines Unterhaltsbeitrages im Sinne des § 1 nicht erfolgt, mit Verordnung festsetzen kann.

Diese Unterstützungen sind nur bei nachgewiesener Bedürftigkeit zu gewähren, und zwar vom Tage des Anfalles der gesetzlichen Versorgungsgebühren und, wenn solche nicht

Digitized by Google

in Betracht kommen, vom ersten Tage jenes Monats, der dem Tode des Mannes folgt.

Laut § 3 können die in den §§ 1 und 2 erwähnten Zuwendungen nur für die Dauer des gegenwärtigen Krieges und noch für sechs Monate nach dessen Beendigung und, insoferne eine gesetzliche Neuregelung der Militärversorgung nicht früher erfolgt, gewährt werden.

Zu dieser kaiserl. Verordnung sind zwei Durchführungsverordnungen des Ministeriums für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Finanzministerium und im Einverständnisse mit dem Kriegsministerium erlassen worden, und zwar die eine vom 12. Juni 1915, RGBl. Nr. 162, und die andere vom 28. September 1915, RGBl. Nr. 288.

a) Fortzahlung der Unterhaltsbeiträge.

Die Gewährung von Unterhaltsbeiträgen ist durch das bezogene Gesetz vom 26. Dezember 1912, RGBl. Nr. 237, in erster Linie zu Zwecken der Unterstützung der Familien der Mobilisierten eingeführt worden.

Nach diesem Gesetze besteht der Unterhaltsbeitrag in einer Unterhaltsgebühr und in einem täglichen Mietzinsbeitrag. Die Höhe des Unterhaltsbeitrages richtet sich nach dem Betrage, der für die „Militärdurchzugsverpflegung" für den Kopf und den Tag festgesetzt ist. Der Mietzinsbeitrag beträgt die Hälfte der Unterhaltsgebühr. Die Unterhaltsgebühr und der Mietzinsbeitrag zusammen betragen laut der im „Arbeiterschutz", Jahrgang 1915, Nr. 9, auf Grund amtlicher Angaben veröffentlichten Berechnungen für jede Person,

die wohnhaft ist	bei einem Alter über 8 Jahre	unter 8 Jahren
	Heller	
in Innsbruck	150	75
im übrigen Tirol und Vorarlberg	135	66
in Wien	132	66
im übrigen Niederösterreich	121·5	60·75
in Linz	132	66
im übrigen Oberösterreich	114	57
in Triest	130·5	65·25
im übrigen Küstenland	120	60
in Brünn	127·5	63·75
im übrigen Mähren	120	60
in Klagenfurt	127·5	63·75
im übrigen Kärnten	118·5	59·25
in Lemberg	126	63
„ Krakau	120	60
im übrigen Galizien	85·5	42·75
in Graz	124·5	62·25
im übrigen Steiermark	115·5	57·75
in Salzburg, Stadt und Land	123	61·5
„ Troppau	123	61·5
im übrigen Schlesien	114	57
in Prag	120	60
im übrigen Böhmen	127·5	63·75
in Zara	120	60
im übrigen Dalmatien	110·5	55·25
in Laibach	114	57
im übrigen Krain	105	52·5
in Czernowitz	112·5	56·25
„ der übrigen Bukowina	91·5	45·75

Der im Ausland wohnende Anspruchsberechtigte bekommt K 1·20, ein Kind unter 8 Jahren 60 h.

Gemäß § 5, Abs. 2, des zitierten Gesetzes RGBl. Nr. 237 ex 1912, darf der an eine Familie gezahlte Unterhaltsbeitrag den durchschnittlichen Tagesverdienst des Eingerückten nicht übersteigen.

Laut § 3, Abs. 3, dieses Gesetzes besteht ein Anspruch auf den Unterhaltsbeitrag nicht, wenn der Mobilisierte seinen Gehalt oder Lohn fortbezahlt erhält. Der Genuß eines Unterhaltsbeitrages sollte laut § 6 dieses Gesetzes sechs Monate nach dem Todestage oder der Vermissung des Eingerückten eingestellt werden. Mit der zitierten Verordnung ist der Unterhaltsbeitrag auch nach Ablauf der erwähnten sechs Monate weiterzuzahlen, und zwar laut § 1, P. 2, der zitierten Verordnung, RGBl. Nr. 288 ex 1915, im vollen gesetzlichen Betrage, wenn die Hinterbliebenen der normalen Militärversorgung noch nicht teilhaftig sind, anderenfalls mit jenem Teile, um welchen der Unterhaltsbeitrag die Summe der bereits bemessenen Militär- Versorgungsgebühren übersteigt. Durch die Verfügung der Fortzahlung der Unterhaltsbeiträge nach sechs Monaten nach dem Tode des Eingerückten haben diese Beiträge gewissermaßen den Charakter von Hinterbliebenen-Versorgungsgebühren erhalten.

Der Unterhaltsbeitrag ist, wie sich aus den obigen Ziffern ergibt, ziemlich hoch, so daß die Hinterbliebenen nach im Kriege gestorbenen Hilfsbediensteten der k. k. österr. Staatsbahnen, denen er gezahlt wird, als ausreichend versorgt angesehen werden können.

Über die Gewährung von Unterhaltsbeiträgen, welche bei der Gemeindevorstehung des Aufenthaltsortes des Berechtigten anzusprechen ist, entscheidet die für diese Gemeinde zuständige Unterhaltsbezirkskommission. (Vergl. auch § 8 der Verordnung vom 28. Dezember 1912, RGBl. Nr. 238.)

b) Staatliche Unterstützungen.

Die staatlichen Unterstützungen sind zur Verbesserung der in den ursprünglichen Militärversorgungs-Gesetzen vorgesehenen Versorgungsgebühren eingeführt worden, und es steht ihnen sonach von vornherein der Charakter von Militärversorgungsgenüssen zu.

Im einzelnen gilt von diesen Unterstützungen folgendes:

Die in Rede stehenden Unterstützungen gebühren ungekürzt neben den in den ursprünglichen Militärversorgungsgesetzen vorgesehenen Versorgungsgebühren und betragen:

a) K 120 für die Witwe;

b) K 12 für jede eheliche oder legitimierte vaterlose Waise;

g) je K 36 für die elternlose Waise, wenn nur eine solche vorhanden ist; je K 30, wenn zwei, je K 24, wenn drei und je K 18, wenn vier oder mehr solche Waisen vorhanden sind;

d) K 60 für jede uneheliche Waise bei Vorhandensein einer Witwe, die zum Bezuge einer Witwenpension sowie der Unterstützung nach *a*) berechtigt ist;

e) K 108 für die uneheliche, bisher vom Gefallenen oder Gestorbenen erhaltene und nicht unter *d*) fallende Waise, wenn nur eine solche vorhanden ist, je K 102, wenn zwei, je K 96, wenn drei, und je K 90, wenn vier oder mehr solche Waisen vorhanden sind;

f) je K 60 für den ehelichen Vater und Großvater, die eheliche oder uneheliche Mutter und Großmutter, ferner den ehelichen Vater der unehelichen Mutter mit der Beschränkung, daß die Gesamtsumme der Unterstützungen dieser Hinterbliebenen den Betrag von K 120 nicht überschreiten darf; hiebei kommen in erster Linie die Großeltern, und zwar nach Stämmen in Betracht.

Als Normalalter, bis zu dem die Unterstützungen auszuzahlen sind, hat bei Knaben das vollendete 16. Lebensjahr, bei Mädchen das vollendete 14. Lebensjahr zu gelten.

Den Hinterbliebenen nach Gefallenen oder Gestorbenen werden die Angehörigen von Vermißten gleichgehalten.

Die in Rede stehenden Unterstützungen werden, wie in der Kaiserl. Verordnung RGBl. Nr. 161 ex 1915 ausdrücklich hervorgehoben wird, nur in jenen Fällen gewährt, in denen die

Digitized by Google

Fortzahlung der sub *A* erwähnten Unterhaltsbeitrages nicht erfolgt.

Die Gebühr dieser staatlichen Unterstützungen setzt weiters die Bedürftigkeit der betreffenden Hinterbliebenen voraus.

Laut § 2 der Verordnung RGBl. Nr. 288 ex 1915 sind solche Personen als bedürftig zu betrachten, deren unentbehrlicher Lebensunterhalt ohne die staatlichen Unterstützungen gefährdet wäre. Hiebei ist außer auf Nahrung, Wohnung, Kleider und dgl. unabweisliche Lebensbedürfnisse auch auf Heil- und Pflegekosten, bei Kindern auch auf die Kosten der Erziehung Bedacht zu nehmen.

Der Umstand, daß die in Frage kommende Militärperson zu den Zivilstaatsbediensteten gehört, schließt an und für sich die Zuerkennung einer staatlichen Unterstützung nicht aus; jedoch ist bei Beurteilung der Bedürftigkeit auf allfällige Zivilversorgungsgenüsse entsprechend Bedacht zu nehmen.

Die staatliche Unterstützung kann nur den Hinterbliebenen der Mannschaftpersonen und nicht auch jenen der Gagisten bewilligt werden.

Um die Unterstützungen muß eigens angesucht werden. Sie werden also nicht, wie die normalen Militärversorgungsgenüsse, von Amts wegen zuerkannt.

Das Ansuchen um Unterstützung ist vom Unterstützungswerber bei der Gemeindevorstehung seines dauernden Aufenthaltsortes, sofern er sich jedoch außerhalb des Gebietes der österreichisch-ungarischen Monarchie dauernd aufhält, bei der zuständigen k. u. k. Vertretungsbehörde schriftlich oder mündlich stempelfrei anzubringen.

Für die Ansuchen sind besondere Formulare, die bei den erwähnten Stellen aufliegen, zu verwenden.

Zur Bemessung, Anweisung und Einstellung der staatlichen Unterstützungen ist die Unterhaltsbezirkskommission berufen, in deren Sprengel der Bezugsberechtigte zur Zeit des Ansuchens sich dauernd aufhält.

Die Entscheidungen der Unterhaltskommissionen sind endgültig.

Die Unterstützungen sind im Falle der Zuerkennung vom Tage des Anfalles der gesetzlichen Versorgungsgebühren in monatlichen, in vorhinein fälligen Raten zu gewähren.

* * *

Die oben dargestellte Fürsorge für Hinterbliebene von Militärpersonen samt den ursprünglichen einschlägigen Gesetzen bedeutet noch keineswegs eine abgeschlossene Regelung dieses Stoffes. Vielmehr arbeitet man, wie aus den verschiedenen amtlichen Erklärungen hervorgeht, an einer gründlichen und den ganzen Kreis von einschlägigen Fragen umfassenden Neugestaltung dieser Fürsorge, zu deren Vollständigkeit die Erfarungen des gegenwärtigen Krieges gewiß zweckdienliche Winke geben werden.

In dem neuen Gesetz werden hoffentlich auf viele bisher unklare Fragen des Verhältnisses der Versorgung der Heerespersonen zu der Versorgung der Staatseisenbahnbediensteten geregelt werden, was von unserem Standpunkte lebhaft zu begrüßen sein wird.

VERSCHIEDENES.

Schulverein für Beamtentöchter, Wien, VIII. Lange Gasse Nr. 47. Der Schulverein für Beamtentöchter hat im Sinne seiner Satzungen einen Betrag zur Erteilung von Handstipendien, Unterrichtsbeiträgen und Lehrmittelbeiträgen zum Besuche der höheren Bildungsanstalten in Wien und in den Kronländern für das Schuljahr 1916/17 an Töchter von mittellosen Beamten oder deren Waisen bestimmt.

Ferner gelangen eine Reihe von Freiplätzen und halben Freiplätzen in den vom Vereine errichteten Anstalten, und zwar: in dem „öffentlichen Mädchen-Lyzeum“ und in der „öffentlichen Mädchenhandelsschule“ sowie in 26 dem Schulvereine für Beamtentöchter zur Verfügung stehenden Erziehungsanstalten, Fachschulen, Industrieschulen und Sprachschulen Wiens zur Verleihung. Diese Freiplätze und halben Freiplätze erstrecken sich jedoch nur auf den freien Unterricht, keineswegs aber auch auf freie Kost und Verpflegung.

Schließlich werden eine Anzahl von freiwerdenden Plätzen im „Beamtentöchterheim“ verliehen, das bestimmt ist, jungen Beamtentöchtern, in erster Linie solchen aus der Provinz, eine Stätte der Unterkunft, der Pflege und sorgsamen Aufsicht zu bieten, ihnen den Besuch von weiblichen Unterrichtsanstalten zu ermöglichen und während dieser Zeit das Elternhaus tunlichst zu ersetzen. Das Kostgeld für die Zöglinge des Töchterheims beträgt, einschließlich Teuerungsbeitrag, monatlich K 140, kann jedoch in berücksichtigungswerten Fällen auf K 70 herabgesetzt werden.

Gesuche sind auf der bei den Vereinsschuldienern erhältlichen Drucksorte (à 6 h) bei genauester Beachtung sämtlicher Rubriken und Anmerkungen zu verfassen und, mit den vorgeschriebenen Beilagen belegt, an das Präsidium des Schulvereines für Beamtentöchter, Wien, VIII. Lange Gasse 47, zu richten. Alle näheren Auskünfte (über Fristen usw.) erteilt die Vereinsleitung.

Frauen als Schaffnerinnen auf den Vollbahnen. Das Eisenbahnministerium hat in einem Erlaß ausgesprochen, daß Frauen auch auf Vollbahnen als Schaffnerinnen verwendet werden sollen. Die Verwendung weiblicher Hilfskräfte soll vorläufig auf den Fahrkartenprüfungsdienst bei den Ortspersonenzügen, dann bei solchen Personenzügen, die bloß in Teilstrecken der Hauptlinien oder auf Seitenlinien verkehren, beschränkt bleiben. Für alle Fälle aber ist dafür Sorge zu tragen, daß der Zugführer- und Schlußschaffnerdienst von männlichen Zugbegleitern versehen wird. Den Schaffnerinnen ist die Mitte des Zuges anzuweisen. Nicht verwendet dürfen die Schaffnerinnen werden bei Schnell- und anderen Fernzügen und ferner nicht bei den Zügen, bei denen nur ein oder zwei Zugbegleiter Dienst tun, die nebst dem Fahrkartenprüfungsdienst auch noch Verschiebungen zu besorgen haben. Die Personenzüge, bei denen Schaffnerinnen verwendet werden, müssen aus Durchgangswagen gebildet sein. Die Aufnahmebedingungen sind: Vollentsprechende körperliche Tauglichkeit und Widerstandskraft, gehörige Beherrschung der deutschen Sprache, entsprechende Vorbildung, tadelloser Leumund, Alter über 24 Jahre und dann müssen die Bewerberinnen in sittlicher Hinsicht vollständig einwandfrei sein. Zu bevorzugen sind Angehörige von Bediensteten und von ihnen die älteren. Bei der Aufnahme sind sie ausdrücklich zu verständigen, daß sie mit der Beendigung des Krieges vom Dienste enthoben werden. Die weiblichen Zugbegleiter erhalten die für die Männer bestimmten Löhne und Fahrgebühren, die auch für die Einschulungsfahrten zu zahlen sind. Die weiblichen Zugbegleiter sind zunächst mit den nötigen Vorschriften vertraut zu machen. Dann sind sie solchen Zugmannschaften zur Schulung zuzuweisen, bei denen das bisherige dienstliche Verhalten des Zugführers und der Schaffner zur Annahme berechtigt, daß sie sich die Einschulung in ernster Weise werden angelegen sein lassen. Die geplante Schulung wird im allgemeinen auf vier Wochen berechnet. Die weiblichen Fahrarbeiterinnen haben vor Einstellung in den selbständigen Dienst das Gelöbnis zu leisten. In den Umkehr- und Wechselbahnhöfen müssen für die Fahrarbeiterinnen unbedingt abgesonderte Übernachtungs-

Digitized by Google

räume vorhanden sein, die mit jenen der männlichen Zugbegleiter in keinem Falle in unmittelbarer Verbindung stehen dürfen. Nötigenfalls sind solche Räume zu mieten. Fahrarbeiterinnen, die sich grobe Verfehlungen, insbesondere in sittlicher Hinsicht, im Dienste zu Schulden kommen lassen, sollen sogleich entlassen oder gekündigt werden. Gegen männliche Bedienstete ist wegen der gleichen Verfehlungen das Dienststrafverfahren einzuleiten und sie sind vom Personenzugdienst ohneweiters abzuziehen.

Einfluß des Krieges auf die Rechte der Zeitkartenbesitzer. Das Wiener Handelsgericht hat im Vorjahre die Entscheidung gefällt, daß die Eisenbahnverwaltung im Sinne der subsidiären Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches verpflichtet ist, für die auf galizische Verkehrsgebiete lautenden Zeitkarten, deren Benutzung infolge der durch den Krieg hervorgerufenen Verkehrseinstellungen unmöglich war, den hiefür entfallenden Fehlbetrag des Kartenpreises rückzuerstatten. Die Frage, ob auch rücksichtlich der außergalizischen Gebiete aus dem Titel der bloßen Verkehrsbeschränkungen eine Erstattungspflicht der Eisenbahn im Gesetze begründet sei, ist in einigen kürzlich erflossenen Urteilen des Landesgerichtes in Brünn und des Handelsgerichses in Wien verneint worden. Nach der Auffassung des erstgenannten Gerichtes ist der Krieg mit seinen Folgeerscheinungen für die Bahn gleichsam als höhere Gewalt aufzufassen und die Eisenbahn zu einer Schadloshaltung des Zeitkartenbesitzers schon mit Rücksicht auf den pauschalen Charakter des Rechtsgeschäftes (§ 1276 a. b. G. B.) nicht verpflichtet. In den Urteilen des Wiener Handelsgerichtes aber, bei welchen es sich um kombinierte, für galizische und außergalizische Bezirke gültigen Zeitkarten handelte, wurde der klägerische Standpunkt, daß in diesen Fällen eine für die Eisenbahn verpflichtende unteilbare Leistung vorliege, im Geiste der einschlägigen Tarifbestimmungen verworfen und die Eisenbahn lediglich zu der von ihr übrigens bereits anerkannten Erstattung hinsichtlich der auf die galizischen Bezirke entfallenden Teilbeträge verurteilt.

K. u. k. Heeresbahn Süd. „Strefleur" meldet: Nachbenannte Eisenbahnlinien wurden mit 1. April l. J. zu einer „k. u. k. Heeresbahn Süd" vereint und unter militärisches Kommando gestellt: *a*) Valjevo—Zabrez; *b*) Zabrez—Trajektsanlage—Boljevci; *c*) Lajkovac—Vk. Mladenovac; *d*) Stalac—Krusevac—Uzice; *e*) Mitrovica—Pristin; *f*) Sabac-Koviljaca. Die Strecke Belgrad—Vk. Plana untersteht gegenwärtig der deutschen Militäreisenbahndirektion 7 und wird seinerzeit der k. u. k. Heeresbahn Süd angegliedert werden. Die k. u. k. Heeresbahn Süd wird dem Kriegsministerium als selbständige Heeresanstalt unmittelbar unterstellt. Das Kommando der k. u. k. Heeresbahn Süd erhält seinen Sitz in Belgrad. Kommandant: Oberst Ladislaus Misek des Eisenbahnregiments.

Ergebnisse der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang im Jahr 1914. Die Betriebslänge der eigenen Linien belief sich 1914 auf 89 *km*, darunter 5·4 *km* zweigeleisig, an die 15 Schleppbahnen mit 18 *km* Geleiselänge anschlossen. Das Bahnbaukonto schließt mit einem Betrage von K 20,251.142·41 ab. Die Gesellschaft besaß 28 Lokomotiven und 12 Tender, 98 Personenwagen mit zusammen 4572 Sitzplätzen, endlich 353 verschiedenartige Güterwagen. Befördert wurden 1,119.192 Zivilpersonen, wofür eine Reineinnahme von K 1,079.578 erzielt wurde. Diese Personen haben einen Weg von 40,988.051 Personenkilometer zurückgelegt. Militärpersonen wurden 21.085, Militärgüter 50.454 *t* befördert mit einer Gesamteinnahme von K 76.703; für Reisegepäck (1742 *t*) und Hunde (2820 Stück) wurden K 36.634 eingenommen. Der Güterverkehr betrug 1,060.233 *t* mit einer Einnahme von K 1,870.572. Die Verkehrseinnahmen beliefen sich daher auf K 3,063.486, die verschiedenen Einnahmen auf K 64.790, so daß eine Gesamteinnahme von K 3,128.276 erzielt wurde. Dem stehen Ausgaben im Betrage von K 2,321.898 gegenüber. Von dem sich ergebenden Betriebsüberschuß von K 806.378 wurden für Zinsen, Abschreibungen und Reservierungen K 636.014 verwendet, so daß ein Reingewinn von K 170.364 verblieb; zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre und nach Dotierung des Reservefonds stand der Generalversammlung ein Betrag von Kronen 343.342 zur Verfügung, der zur Gänze auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

Gegenüber dem Vorjahre haben die Verkehrseinnahmen einen Ausfall von K 252.544 = 7·62 v. H. ergeben. Die Betriebszahl stellte sich auf 65·56 v. H. gegen 66·74 v. H. im Vorjahre.

Geleistet wurden 560.049 Zugkilometer, 898.931 Lokomotivkilometer, 15,954.000 Wagenkilometer, 100,294.200 Bruttotonnenkilometer und 26,252.500 Nettotonnenkilometer.

Das Pensionsinstitut zählte am Schlusse des Jahres 429 Mitglieder; der Vermögensstand des Fonds, zum Kurse vom 25. Juli 1914 gerechnet, belief sich auf K 413.319. Die Krankenkasse hatte 773 (759 männliche und 14 weibliche) Mitglieder. Die Einnahmen der Krankenkasse betrugen K 38.206, die Ausgaben K 30.904, der Reservefonds K 31.140.

BUCHANZEIGEN.

Österreichisches Kursbuch. Die soeben erschienene neue Sonderausgabe (Mai 1916) enthält die Fahrpläne der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, sowie aller bereits im Betriebe stehenden Linien der k. u. k. Heeresbahnen in Russisch-Polen. Neu aufgenommen ist namentlich eine größere Anzahl vorübergehend nicht betriebener Strecken in Galizien. Diese Sonderausgabe ist erhältlich in allen Buchhandlungen, Tabak-Trafiken, Zeitungsverschleißen usw. oder vom Verlage der Waldheim-Eberle A. G. in Wien, VII. Andreasgasse 17, gegen Voreinsendung von K 2.20 (einschließlich portofreier Zusendung).

KLUBNACHRICHTEN.

Autorenabend am 15. April 1916. Wie im Vorjahre veranstaltete am bezeichneten Tage auch heuer unser geschätztes Klubmitglied, Fräulein Irma v. Wittek im Verein mit den Damen Karola Baronin Buschman, Gräfin Luise Saracini-Belfort und Johanna Baronin Schuster einen sehr gelungenen Autorenabend zugunsten der Kriegsfürsorge.

Der Vortragssaal des Klubs war schon lange vor Beginn des Abends überfüllt. Unter dem ansehnlichen Publikum befanden sich außer dem Präsidenten und zahlreichen Funktionäen des Klubs unter anderem die Gemahlin des k. k. Eisenbahnministers Marianne

Digitized by Google

Baronin Forster, die Gemahlin des k. k. Nordbahndirektors Baronin Eugenie Banhans, Hofrat und Hofrätin Mauczka.

Der an poetischen Gaben reiche Vortragsabend bot einen ernsten und einen heiteren Teil.

Im ersteren trug Karola Baronin Buschman in sehr wirkungsvoller Weise „Den Narren des Glückes" vor. Großen Beifall errang sodann Fräulein v. Wittek mit ihren inhaltlich und der Form nach gleich hervorragenden Dichtungen „Der reiche König" und „Im Konzert". Auch Gräfin Saracini-Belfort erntete mit ihrem etwas düster gehaltenen „Wenn es Licht wird" und einer Zugabe reichen Dank der Zuhörer.

Im heiteren Teil fand Baronin Buschman mit ihren zartempfundenen Dichtungen „Blumen am Fenster", „Leg', dein Spielzeug aus der Hand" und der sehr wirkungsvoll vorgetragenen „Reise" großen Beifall. Erneute Ehren brachten der begabten Dichterin der Vortrag „Zeitgemäße Sachen" und „Das Dornröschen". Die lebhafteste Heiterkeit erzielte Fräulein v. Wittek mit ihrer ungemein komischen Skizze „Der neue Badeofen", dessen immer neue Launen die Lachlust des Publikums erregte. Recht beifällig aufgenommen wurde auch die humoristische „Landpartie" der Gräfin Saracini-Belfort.

Zum Schluß las Frau Johanna Baronin Schuster an Stelle des durch Unwohlsein am Erscheinen verhinderten Schriftstellers Dr. Hans Müller einige weniger bekannte Dialektdichtungen Stielers (darunter „Die schwarze Katze", „Glaube" und andere mehrere) mit größter Vollendung vor und fand, wie alle anderen Vortragenden, lebhaftesten Beifall.

Der durch freiwillige Spenden der Zuhörer eingebrachte Betrag für Kriegsfürsorgezwecke war ein sehr namhafter.

In der Monarchie best eingeführtes **Teilzahlunghaus** der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche

liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5. K. k. hand.-ger.-prot. Uhrmacher. K. k. beeideter Sachverständiger.

Gegründet 1842. Gegründet 1842.

Bis Ende 1915 über 5300 Lokomotiven geliefert.

Telegramm-Adresse: Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt.
Telephon-Nummer 6 Wiener-Neustadt.

Actien-Gesellschaft
der
Lokomotivfabrik
vormals
G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Abteilung für Lokomotivbau:

Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart, für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen.

Abteilung für Kesselbau:

Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate, sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe.

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:

Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art. Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall.

Vorzüglichste Ausführung. Prompteste Bedienung.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung

der P. T. Aktionäre der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wird

Mittwoch, den 31. Mai d. J., 10 Uhr vormittags

in Wien, im **großen Sitzungssaale des Gremiums der Wiener Kaufmannschaft,** IV., Schwarzenbergplatz Nr. 16, stattfinden.

Die stimmberechtigten Herren Aktionäre*) belieben die Eintrittskarten vom 23. Mai d. J. an in der Liquidatur der Gesellschaft in Wien, III., Hintere Zollamtsstraße 1, in Empfang zu nehmen, wo von dem genannten Tage an auch das Programm über die für diese Versammlung bestimmten Gegenstände und die von den Revisoren erledigten Rechnungs-Abschlüsse samt Geschäftsbericht eingesehen oder behoben werden können.

Die in der Generalversammlung zu beratenden selbständigen Anträge der Aktionäre sind wenigstens vierzehn Tage vor derselben der Administration mitzuteilen, um in das Programm aufgenommen werden zu können.

Blankette zu Vollmachten sind in der Liquidatur zu haben.

Wien, 29. April 1916.

Die Administration.

*) **Statuten:**

§ 18.

Unbeschadet der für die Mitglieder der Administration festgesetzten Ausnahmen (§ 29) hat jeder Aktionär, **welcher sechs Monate vor** und zur Zeit der Generalversammlung als Eigentümer von wenigstens fünf auf seinen Namen lautenden ganzen Aktien in den Büchern der Gesellschaft eingetragen erscheint, ein österreichischer oder ungarischer Staatsbürger und im Genusse der bürgerlichen Rechte ist oder als juristische Person (Aktien-Gesellschaft u. dgl.) ihren Sitz in Österreich oder Ungarn hat, und zwar ohne Rücksicht auf den Besitz einer größeren Anzahl von Aktien, bei einer jeweiligen Generalversammlung dann das Recht, im eigenen Namen eine Stimme abzugeben, wenn er das wirkliche Eigentum der Aktien ausweiset. Dies geschieht dadurch, daß er seine Aktien **wenigstens drei Tage vor** der Generalversammlung bei der Administration in Wien, oder sieben Tage vor derselben bei einer ihrer Agentien in Pest oder Linz erlegt.

Diese Aktien werden dem Eigentümer erst nach abgehaltener Generalversammlung wieder zur freien Verfügung erfolgt.

§ 19.

Das Stimmrecht kann für juristische Personen (Aktien-Gesellschaften u. dgl.), sowie für Pflegebefohlene durch ihren gesetzlichen Vertreter und im allgemeinen durch einen Bevollmächtigten ausgeübt werden; jedoch muß der Bevollmächtigte ebenfalls ein stimmberechtigter Aktionär sein und die an ihn nicht länger als vor Jahresfrist ausgefertigte Vollmacht wenigstens sieben Tage vor der Generalversammlung bei der Administration ausgewiesen haben.

Ein solcher Bevollmächtigter hat für sich und alle seine Mandanten zusammen höchstens fünf Stimmen.

Nachdruck wird nicht honoriert.

Digitized by Google

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

□ Eigene Wintersportanlagen. □

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz, Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
□ Turin 1911: 2 Große Preise □

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftlangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 749

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.597, Anzahl der Mitglieder: 137.344.

Telephon für Sackbestellungen 12986. Telephon für Fuhrenbestellungen 21113.

D. BERL

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und erstklassige Dzieditzer Steinkohlenbriketts.

A. Fross-Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

□ Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, □
Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.

Zweigniederlassung: Prag, VII. Bubnaerstraße 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.

Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- u. Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.

◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub Österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 11. Wien, den 1. Juni 1916. XXXIX. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postversendung in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. — Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. Im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte 40 Heller.

INHALT: Anzeigen. — Betriebseinrichtungen englischer Eisenbahnen. Von Dr. Rudolf Sanzin. Auszug aus dem am 13. Jänner 1914 im Club der österreichischen Eisenbahnbeamten gehaltenen Vortrage. (Fortsetzung folgt.) — Großschiffahrtsweg Rhein—Donau—Schwarzes Meer. — Verschiedenes: Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Der Donau-Oderkanal. Ergebnisse der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft 1914. — Buchanzeigen: Der europäische Krieg und der Weltkrieg. Verlagskatalog der Verlagsbuchhandlung A. Hartleben in Wien. Geschäfts-Vormerk-Blätter für das Jahr 1916. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der „Österreichischen Eisenbahn-Zeitung", in ihren Arbeiten für die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" Fremdworte und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Betriebseinrichtungen englischer Eisenbahnen.

Von Dr. **Rudolf Sanzin.**

Auszug aus dem am 13. Jänner 1914 im Club der österreichischen Eisenbahnbeamten gehaltenen Vortrage.

Im Jahre 1913 umfaßte das Eisenbahnnetz Großbritanniens und Irlands 37.700 *km*. Es verteilt sich auf mehr als 200 Verwaltungen, wovon jedoch der größte Teil geringen Umfang besitzen. Es sind in den vereinigten Königreichen nur 23 große Verwaltungen vorhanden und davon 15 in England. 9 große Überlandbahnen führen ihre Hauptstrecken nach London.

Die größte Eisenbahnverwaltung ist die Große Westbahn, die nahezu den ganzen Westen Englands beherrscht. Sie umfaßt 4840 *km* und besitzt die wichtigen Hauptlinien von London nach Exeter, Plymouth, Bristol, Cardiff, Pembroke, Birmingham, Birkenhead usw. Die Große Westbahn gilt als vornehmste Eisenbahn Englands und sie nimmt in technischer und wirtschaftlicher Richtung jedenfalls eine leitende Stellung ein.

Die nächstgrößte Verwaltung ist die London- und Nordwestbahn mit 3165 *km*. Sie verbindet mit ihrer Hauptstrecke London und Carlisle, die allein 481 *km* lang ist. Im Gebiet zwischen Manchester und Liverpool besitzt die London- und Nordwestbahn ein weitverzweigtes Netz. Diese Verwaltung gilt als die kapitalskräftigste unter den englischen Eisenbahnen.

Mit Rücksicht auf die Streckenlänge schließt sich hieran die Nordostbahn mit 2782 *km*. Sie bildet ein ziemlich abgeschlossenes Netz zwischen Doncaster, York, Darlington, Newcastle, Berwick, Hull, Leeds, Carlisle usw. Sie ist in den großen Kohlenbezirken um Newcastle nahezu Alleinherrscherin.

Die Mittellandbahn (Midland) mit 2466 *km* verbindet London mit Carlisle. Das Netz ist um Derby, Nottingham, Sheffield und Leeds vielfach verzweigt. Die technischen Einrichtungen dieser Verwaltung gelten ebenfalls als besonders vollkommen.

Die Große Ostbahn mit 1824 *km* beherrscht den ganzen Nordosten von London bis zur Küste. Sie stellt die Verbindung mit den wichtigen Ostseehäfen Cromer, Yarmouth und Harwich her.

Die London- und Südwestbahn mit 1552 *km* besteht hauptsächlich aus den Hauptlinien von London nach Portsmouth, Southampton, Bournemouth und Plymouth.

Die englischen Eisenbahnen sind sehr hoch mit Kapital belastet. Es ist dies darauf zurückzuführen, daß nicht nur die Kosten für die Erwerbung der Konzession, das sind die sogenannten Parlamentskosten, sehr groß sind, sondern daß sich auch die Baukosten sehr hoch stellen, da einerseits die Preise für die Grundeinlösung beträchtlich sind, andererseits die in England gebräuchliche solide Ausführung der Bahnanlagen große Summen erfordert.

Große Eisenbahnbauten haben in den letzten Jahren nicht stattgefunden. Der letzte größere Eisenbahnbau betrifft die Große Zentralbahn, die von ihrem weit verzweigten Bahnnetz zwischen Manchester, Sheffield und Grimsby im Jahre 1899 eine eigene Verbindung mit London herstellte.

Die wirtschaftliche Lage ist in den letzten Jahren etwas gebessert. Es beträgt die Dividende im Mittel für das Jahr 1911 3·67%. Am günstigsten stellten sich die Große Westbahn mit 5⅝% und die London- und Nordwestbahn mit 6½%.

Die Betriebszahl ist, wie überall, ständig im Wachsen begriffen. Sie beträgt für das Jahr 1911 im Mittel für alle englischen Bahnen 62%.

Digitized by Google

Um die Verhältnisse der englischen Eisenbahnen richtig beurteilen zu können, muß man sich vergegenwärtigen, daß sie einen weit größeren Teil der Einnahmen aus dem Personenverkehr zu ziehen genötigt sind, als dies bei den mitteleuropäischen Eisenbahnen der Fall ist. Während sich im Jahre 1911 bei den k. k. Staatsbahnen die Einnahmen aus dem Personenzugdienst zu den Einnahmen im Güterzugdienst fast genau wie 25·0 zu 75·0 stellten, ist das Verhältnis der Einnahmen aller englischen Eisenbahnen in demselben Jahr wie 46·0 zu 54·0%.

Der große Wettbewerb zwischen den Hauptbahnhofsplätzen, die zahlreichen Kanäle und die Möglichkeit, viele Plätze mit großen Seeschiffen erreichen zu können, haben den Großgüterverkehr der englischen Eisenbahnen so sehr eingeschränkt. Aus diesen Gründen wird der Personenverkehr um so sorgfältiger gepflegt.

Die Große Westbahn wurde 1835 mit der Strecke London—Bristol gegründet. Unter der Leitung des berühmten Eisenbahningenieurs Brunel wurde diese Strecke abweichend von der Regelspur (4 Fuß 6½ Zoll = 1435 *mm*) mit der ungewöhnlich weiten Spur von 7 Fuß (2134 *mm*) versehen. Man hatte die Absicht, durch diese Spurweite die Eisenbahn für besonders große Fahrgeschwindigkeiten geeignet zu machen und den Bau möglichst leistungsfähiger Fahrzeuge zu erleichtern. Es mag jedoch bei der Wahl der weiten Spur auch das Bestreben mitgewirkt haben, durch Schaffung eines abgeschlossenen Netzes den Wettbewerb anderer Verwaltungen auszuschalten. Als jedoch später die benachbarten Eisenbahnverwaltungen mit normaler Spurweite mehr und mehr das Gebiet der Großen Westbahn umschlossen, erwies sich die weite Spur als ein großes Hemmnis. Bald mußte die Große Westbahn selbst normalspurige Verbindungsstrecken herstellen und schließlich auch auf den weitspurigen Hauptstrecken durch Legung einer dritten Schiene den Verkehr normalspuriger Züge ermöglichen. In einer Nacht, vom 21. um 22. Mai 1892, wurde endlich vollständig zur normalen Spurweite übergegangen.

Die Große Westbahn besitzt gegenwärtig 12 Häfen und Docks u. a. in den wichtigen Orten Plymouth, Brentford, Bridgewater, Birkenhead, Liverpool, Fishguard usw. Sie betreibt ferner Kanäle in der Länge von 293 *km* und 48 *km* Flußschiffahrt. Es sind 23 eigene Dampfer vorhanden, die hauptsächlich dem Personenverkehr nach Irland und den Kanalinseln dienen.

Wie die meisten englischen Eisenbahnen, betreibt auch die Große Westbahn die Bahnhofrestaurationen und Speisewagen auf eigene Rechnung, wie sie auch vier vorzügliche Hotels in London, Bristol, Swindon und Exeter selbst führt.

Die Große Westbahn besitzt auch wie viele der anderen großen Eisenbahnverwaltungen einen Stückgüterzustelldienst mit eigenen Fuhrwerken in London und anderen größeren Städten ihres Netzes.

Schließlich sei noch erwähnt, daß die englischen Eisenbahnen ihre Telegraphenlinien dem öffentlichen Nachrichtendienst zur Verfügung stellen.

Die englischen Eisenbahnverwaltungen sind demnach Verkehrsunternehmungen, die uneingeschränkt alle Erwerbmöglichkeiten ausnutzen, die in ihrem Machtbereich liegen. Dies bringt mancherlei Vorteile für die Verwaltung und für die Öffentlichkeit, aber auch viele Nachteile mit sich.

Einerseits trachtet die Eisenbahnverwaltung, den Reisenden, der sich ihr anvertraut, möglichst mit ihren Zügen, mit ihren eigenen Dampfern und über die eigenen Häfen zu befördern. Der Reisende wird möglichst in den bahneigenen Hotels, Speisewagen und Bahnwirtschaften verpflegt. So zieht die Eisenbahnverwaltung aus dem einzelnen Reisenden einen weit größeren Gewinn als dies sonst der Fall wäre.

Der Wettbewerb, der sich hiebei unter den verschiedenen Eisenbahnverwaltungen einstellt, hat auch wieder seine Licht- und Schattenseiten.

Der Vorteil für die Öffentlichkeit ist es jedenfalls, wenn z. B. Orte mit London durch mehrere Eisenbahnverwaltungen bedient werden. Diese machen dann alle Anstrengungen, gute, rasche und billige Verbindungen herzustellen und trachten auch sonst noch, die Reisenden möglichst durch andere Annehmlichkeiten an sich zu ziehen.

So gibt z. B. eine von London nach dem Süden führende Eisenbahn Rückfahrkarten von einjähriger Gültigkeit aus.

Dagegen sind Städte, die nur an einer Eisenbahnverwaltung liegen, oft ungünstig gestellt. Die Verbindungen sind oft wider Erwarten schlecht und die Fahrpreise hoch.

Zwischen einzelnen Verwaltungen wird der Wettbewerb oft hartnäckig durch viele Jahre mit allen erdenklichen Mitteln fortgesetzt. Die Öffentlichkeit kommt hiebei, wie bereits bemerkt, gewöhnlich sehr günstig weg, wenn etwa von der häufigen Änderung der Fahrpläne abgesehen wird.

Mehrfach haben sich jedoch auch schon die im Wettbewerb stehenden Verwaltungen geeinigt und hinsichtlich der gemeinsam berührten Orte Vereinbarungen getroffen. In einigen Fällen haben sich sogar die früher im Wettbewerb gestandenen Verwaltungen zu neuen Gesellschaften vereinigt, da der Wettbewerb den Bestand beider Verwaltungen bedrohte.

So haben die beiden Verwaltungen, die früher im Betrieb zwischen London und Dover im schärfsten Wettbewerb standen, die London-, Chatham- und Dover-Bahn und die London- und Südostbahn, sich im Jahre 1899 zu einer neuen Gesellschaft, der Südost- und Chathambahn, vereinigt.

Im Jahre 1912 ist ferner die London-, Tilbery- und Southend-Bahn mit der Mittellandbahn vereinigt worden.

Auf den mitteleuropäischen Fachmann wirkt es fast lächerlich, wenn in den von den Eisenbahnverwaltungen herausgegebenen Eisenbahnfahrplänen und den zugehörigen

Digitized by Google

Eisenbahnkarten selbst die wichtigsten Eisenbahnanschlüsse und Eisenbahnlinien der im Wettbewerb stehenden, nachbarlichen Verwaltungen einfach fortgelassen sind. Auch die Angestellten der Eisenbahnen geben über Anschlüsse der feindlichen Nachbarbahnen keinen Aufschluß und empfehlen, wenn irgend möglich, die Eisenbahn und Schiffsverbindungen der eigenen Verwaltung.

(Fortsetzung folgt.)

Großschiffahrtsweg Rhein—Donau—Schwarzes Meer.

Entsprechend dem im Gemeinderate in der Sitzung vom 14. April d. J. einmütig gefaßten Beschlusse hat Bürgermeister Dr. Weiskirchner dem Handelsminister eine Denkschrift übermittelt, in der es unter anderem heißt:

Immer weitere Kreise werden von der Überzeugung durchdrungen, daß der Donaustrom, der jetzt im Kriege ein wertvolles Hilfsmittel zum gegenseitigen Austausch wichtiger Güter zwischen den verbündeten Mächten Mitteleuropas und des Orients darstellt, auch im Frieden berufen sein wird, bedeutende, ja hervorragende Aufgaben im Welthandelsverkehre zu erfüllen. Der neue Weg ist klar gegeben; es ist dies der Landweg nach dem Balkan, dem Schwarzen Meere, nach Mesopotamien und Persien. Für diesen Landweg ist aber in erster Linie die Donaustraße von maßgebender Wichtigkeit.

Das Bestreben der Mittelmächte muß dahin gerichtet sein, die natürliche Wasserstraße des Donaustromes auszugestalten und sie mit den Stromgebieten des Rheins, der Oder sowie der Elbe in Verbindung zu bringen, damit der Austausch der Güter von der Nord- und Ostsee bis zum Schwarzen Meere und bis an den Persischen Golf erfolgen kann, wodurch die verbündeten Reiche von fremden Einflüssen unabhängig gemacht werden, ihr Bestand gesichert, ihr Wohlstand mächtig gehoben werden wird.

Aufgabe der Regierungen Österreich-Ungarns wird es sein, den Donaustrom im Bereiche der Monarchie so auszugestalten, daß er unter allen Umständen eine entsprechende und leistungsfähige Großschiffahrt ermöglicht. Im Anschlusse daran wird auch sowohl der Oberlauf der Donau in Bayern bis nach Ulm, wie auch der Unterlauf entsprechend zu regulieren sein. Durch den schon lange geplanten neuen Kanal vom Main zur Donau (an Stelle des unzureichenden Ludwigs-Kanales) muß eine Verbindung mit dem Rhein hergestellt werden, während die österreichische Regierung nicht länger säumen darf, die schon im Gesetze vom Jahre 1901 vorgesehenen Wasserstraßen des Donau-Oderkanales und Donau-Moldaukanales zur Ausführung zu bringen, um die Donau auch mit den Stromgebieten der Oder und der Elbe in unmittelbare Verbindung zu setzen.

Zur Erreichung des gesteckten Zieles bedarf es aber außer der Ausgestaltung des bestehenden Schiffahrtsweges und der Herstellung neuer Schiffahrtswege vom Westen und Norden nach dem Osten auch noch der Schaffung entsprechender Lande- und Hafenplätze samt den erforderlichen maschinellen Einrichtungen, Geleiseanschlüssen, Speichern, Zollfreilagern usw. an solchen Punkten, die für die Stapelung und den Umschlag der Güter in Betracht kommen.

Die Einwände, die von verschiedenen Seiten in früheren Jahren gegenüber den natürlichen, wie auch gegenüber den künstlichen Wasserstraßen erhoben wurden, sind wohl durch den Weltkrieg hinfällig geworden. Gerade die Erfahrungen des Krieges haben gezeigt, welchen hervorragenden Wert die Wasserstraßen für die Binnenstaaten haben. Sie sind nicht nur aus strategischen Gründen von unschätzbarem Vorteil, da sie geeignet sind, große Mengen von Munition, Verpflegs- und Nachschubmaterial, auch von Truppen, Verwundeten und Kranken zu befördern, sondern sie haben vor allem auch für die Zivilbevölkerung die Bedeutung, daß auf ihnen große Mengen von Gewerk- und Verbrauchsgütern zu Zeiten befördert werden könnten, in denen die Eisenbahnen für Zwecke der Heeresverwaltung stark in Anspruch genommen sind.

Der Gemeinderat der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien hat in der erwähnten Sitzung vom 14. v. M. einstimmig folgende Entschließung gefaßt:

„Die Gemeinde Wien erachtet es für zeitgemäß, schon jetzt an die Vorarbeiten zur Herstellung eines Großschiffahrtsweges von der Nord- und Ostsee bis zum Schwarzen Meere zu schreiten. Zu diesem Behufe wird die Regierung ersucht, im Einvernehmen mit der kgl. ungarischen Regierung sowie mit den Regierungen der Staaten am Unterlaufe der Donau die Durchführung einer allen Anforderungen des Verkehres entsprechenden Schiffahrtsstraße vom Rhein sowie von der Elbe und der Oder zur Donau und auf der Donau bis zum Schwarzen Meere sicherzustellen.

Der Gemeinde Wien erscheinen hiebei insbesondere folgende Maßnahmen empfehlenswert:

1. Eheste Durchführung des Donau-Oderkanales und des Donau-Moldaukanales, Herstellung eines entsprechend leistungsfähigen Schiffahrtskanales vom Rhein über den Main zur Donau.

Fortsetzung der Donauregulierung von Regensburg aufwärts bis Ulm. Weitere Ausgestaltung der Donauregulierung in Österreich und Ungarn, namentlich Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse beim Eisernen Tor. Entsprechende Regulierungsbauten im Unterlaufe der Donau.

2. Herstellung ausreichender und technisch vollkommener Lande- und Hafenplätze samt Geleiseanschlüssen, Magazinen, Zollfreilagern usw. an solchen Punkten, die für die Stapelung oder den Umschlag der Güter in Betracht kommen; hiebei ist, was die österreichische Reichshälfte betrifft, auf die Reichshauptstadt Wien als den Mittelpunkt des Verkehres und der Güterverteilung gebührend Rücksicht zu nehmen.

3. Möglichste Förderung der Schiffahrt durch tunlichste Vermeidung oder wenigstens Verminderung der Gebühren für die Benutzung der verschiedenen, dem Schiffahrtsbetriebe dienenden Anlagen.

4. Erlassung einer einheitlichen Strompolizeiordnung für das ganze Stromgebiet.

5. Förderuug der Errichtung heimischer Werftanlagen sowie Errichtung von Schifferschulen zur Heranziehung heimischer Kräfte für die Dampf-, Ruder- und Floßschiffahrt.

6. Revision der Donauschiffahrtsakte vom 7. November 1857.

7. Erlassung eines Binnenschiffahrtsgesetzes zur Regelung der privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt.

8. Aufstellung entsprechender Tarife.

9. Schaffung eines einheitlichen Betriebsreglements.

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Im Dienstbereiche der A. T. E. wurden weiters ausgezeichnet: Durch Verleihung des Ordens der Eisernen Krone III. Kl.: Bruno Ritter v. Enderes, Generaldirektor. Durch Verleihung des Ritterkreuzes des Franz Joseph-Ordens: Karl

Digitized by Google

Fliegauf, Zentralinspektor, Kornelius Maresch, Zentralinspektor, Adolf Münzberger, Oberinspektor, Wenzel Schubert, Oberinspektor, und Josef Wilhelm, Oberinspektor. Durch Bekanntgabe der neuerlichen Allerhöchsten belobenden Anerkennung und Verleihung der silbernen Militärverdienst-Medaille am Bande des Militärverdienstkreuzes: Heinrich Weikert, Adjunkt. Durch Bekanntgabe der Allerhöchsten belobenden Anerkennung und Verleihung der Bronzenen Militärverdienst-Medaille am Bande des Militärverdienstkreuzes: Viktor Horniak, Oberingenieur, Karl Neumann, Kontrollor, und Karl Strosche, Adjunkt. Durch Verleihung des goldenen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: Friedrich Fleissner, M. U. Dr., Bahnarzt. Durch Verleihung des goldenen Verdienstkreuzes: Felix Halpern, Kontrollor, und Karl Steiner, Oberkontrollor. Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille I. Kl.: Artur Siegl, Werkstättenschlosser (Besitzer der bronzenen Tapferkeitsmedaille). Durch Verleihung des silbernen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: Karl Weitzdörfer, Kanzlist. Durch Verleihung des Ehrenzeichens II. Kl. vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration: Dominik Kreuzinger, M. U. Dr., Bahnarzt, Emil Richter, Oberkontrollor, Adolf Schilder, M. U. Dr., Bahnarzt, Ottomar Siegl, M. U. Dr., Bahnarzt, und Ernst Weis, M. U. Dr., Bahnarzt.

Der Donau-Oderkanal. Am 17. Mai wurde vom Handelsminister Dr. v. Spitzmüller eine Abordnung empfangen, die vom Bürgermeister der Stadt Wien Dr. Weiskirchner und dem Präsidenten des Zentralvereines für Fluß- und Kanalschiffahrt Dr. Ruß geführt wurde.

Die Abordnung überreichte eine ausführliche Denkschrift, die von einem Ausschusse der genannten Körperschaften nach langen, im Niederösterreichischen Gewerbeverein durchgeführten Verhandlungen fertiggestellt worden war und die Forderung vertritt, daß die Regierung den Bau des Donau-Oder-Weichselkanales mit einem Stichkanal nach Brünn und dem Anschluß an das deutsche Wasserstraßennetz mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln fördern möge. Die Notwendigkeit dieser Kanalbauten wurde im Laufe der Besprechung im Namen der autonomen Stadtverwaltungen von Bürgermeister Dr. Weiskirchner und Bürgermeister Schnitzler, im Namen der industriellen Körperschaften von kaiserlichem Rate Krause (Niederösterreichischer Gewerbeverein) und im Namen der wasserwirtschaftlichen Fachvereinigungen vom Präsidenten Dr. Ruß betont. Hiebei wurde auf die allgemeinstaatliche Bedeutung eines Donau-Oder-Weichselkanales und die Gründe militärischer Natur, die für ihn sprächen, verwiesen, namentlich aber die Forderung nach einer billigeren Verfrachtung von Massengütern, Rohstoffen und Verpfleggütern hervorgehoben. Auch die Erfahrungen, die der Krieg auf diesem Gebiete gezeitigt hat, wurden eingehend besprochen. Von ganz besonderer Bedeutung sei jedoch diese Frage mit Rücksicht auf die künftige Gestaltung unseres wirtschaftlichen Verhältnisses zum Deutschen Reiche. Der von Deutschland beabsichtigte Bau eines Rhein-Donaukanales würde, wenn nicht gleichzeitig auch der Bau des Donau-Oder-Weichselkanales erfolgte, unsere Sudetenländer vom Weltwirtschaftsverkehre ausscheiden und Wien viel von seiner Bedeutung als Hauptstapelplatz des ganzen Kanalsystems rauben. Finanzielle Bedenken gegen den Kanalbau könnten nicht ausschlaggebend sein, da diese Kosten nur einen bescheidenen Bruchteil der notwendigen Wiederaufrichtungskosten bilden würden. Als Vertreter von Brünn und Krakau besprachen Dr. Friedmann und Kommerzialrat Epstein die Bedeutung des Brünner Stichkanales und dessen gleichzeitiger Bauführung und Betriebseröffnung mit dem Hauptkanal bezw. die Bedeutung der Verbindung der schlesischen Landesgrenze mit Krakau, wobei die Weiterführung des Kanales bis zum Dnjestr und die Fortführung der im Gebiete von Krakau für den Kanal bereits in Angriff genommenen Arbeiten gefordert wurde.

Der Handelsminister erklärte, daß die besprochene Angelegenheit schon wiederholt den Gegenstand eingehender Beratungen der Regierung, und zwar auch während der Kriegszeit gebildet habe. Eine abschließende Stellungnahme der Regierung in dieser Frage sei auch dermalen nicht möglich. Die noch erforderlichen Vorbereitungsarbeiten für den Bau des Donau-Oder-Weichselkanales mit einer Abzweigung nach Brünn würden jedoch, ohne der Entscheidung in der Hauptfrage vorzugreifen, zeitgerecht durchgeführt werden. Der Handelsminister erörterte sodann die von der Abordnung zur Sprache gebrachten Gesichtspunkte und betonte, daß im allgemeinen nach dem Kriege jede wahrhaft wertschaffende Tätigkeit auf die volle Beachtung der Regierung zählen dürfe. Allerdings werde der Staatshaushalt nach dem Kriege mit größtmöglicher Sparsamkeit geführt werden müssen.

(Diese, nach Zeitungsnachrichten wiedergegebenen Ausführungen der Abordnung beweisen wieder, daß gegen vorgefaßte und festgelegte Meinungen der „Interessenten" auch die unwiderleglichsten Gegengründe nicht aufkommen. Siehe Sax: „Nicht galizische, nicht innerösterreichisch—mitteleuropäische Kanäle." Bem. der Schriftleitung.)

Ergebnisse der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft 1914*). Die Vorrede des umfangreichen Berichtes hebt hervor, daß die ersten sieben Friedensmonate des Berichtsjahres zu günstigen Erwartungen über die Verkehrs- und Einnahmenentwicklung Anlaß gaben, denen dann natürlich durch den Krieg ein jähes Ende bereitet wurde. Das gesamte Personal, der Fahrpark und alle sonstigen Betriebseinrichtungen wurden sofort der Heeresverwaltung zur Verfügung gestellt und mit Anspannung aller Kräfte wurden die Anforderungen der Heeresverwaltung erfüllt. Eine ansehnliche Zahl der zum Heeresdienst einberufenen Bediensteten hat den Heldentod für das Vaterland gefunden, eine große Zahl wurde für ihre Verdienste um Kaiser und Vaterland durch Allerhöchste Auszeichnungen belohnt.

Andererseits haben die kriegerischen Ereignisse und die damit verbundene vollständige Umwälzung, teils Stockung, teils Überanstrengung tiefgehende Wirkungen auf die Ergebnisse des Betriebes ausgeübt, was am besten in den Ziffern von 13·3 Millionen Kronen Mindereinnahmen und mit dem Abgange von 11·9 Millionen Kronen in der Gewinn- und Verlustrechnung zum Ausdruck kommt.

Das im Jahre 1914 so wesentlich geförderte „Sanierungsübereinkommen" wurde ebenfalls durch den Krieg und die damit verbundene Änderung in den Beziehungen zu den französischen Besitzern von Schuldverschreibungen in seinem Abschluß verzögert; doch hofft die Verwaltung auf sein baldiges Inslebentreten (was bekanntlich im Laufe des Jahres 1915 erfolgt ist). Die wichtigsten Angaben über die Betriebsergebnisse im Vergleiche zum Vorjahre sind in der folgenden Zusammenstellung enthalten.

Laut Rechnungsabschluß betrug das Anlagekapital, einschließlich der Anteile an dem Unterschied zwischen dem Nennwert und dem erzielten Erlöse K 2.558,116.563, das Aktienkapital K 346,715.256 und die Anlehensschuld K 2.041,385.432, das tatsächlich eingezahlte Aktienkapital K 357,096.774, die

*) Wegen Raummangel bisher zurückgeblieben, nur des Vergleiches mit dem demnächst zu veröffentlichenden Ergebnisse des Jahres 1915 halber doch noch veröffentlicht.
Bemerkung der Schriftleitung.

Digitized by Google

		1914	gegen 1913 +	gegen 1913 −
1. Betriebslänge des österreichischen und ungarischen Hauptbahnnetzes[1]	*km*	2.182·324	.	.
davon eingeleisig	„	1.311·268	.	10·176
„ zweigeleisig	„	871·056	10·176	.
außerdem Neben- und Verschubgeleise[2]	„	1.083·508	11·581	.
2. Betriebseinnahmen	K	155,500.824·84	.	13,324.064·74
und zwar: aus dem Personen- und Gepäckverkehr	„	50,040.512·90	.	6,037.398·98
aus dem Güterverkehr	„	102,307.361·15	.	7,210.265·75
aus anderen Quellen (Miet- und Pachtzinse, verschiedene Erträgnisse)	„	3,152.950·79	.	76.400·01
3. Betriebsausgaben[3]	„	95,020.050·05	.	5,775.693·11
und zwar: *A.* nach Dienstzweigen:				
Allgemeine Verwaltung	„	4,029.547·99	87.544·07	.
Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst	„	16,703.260·93	.	2,020.592·53
Verkehrs- und kommerzieller Dienst	„	39,003.431·64	.	793.193·32
Zugförderungs- u. Werkstättendienst	„	35,283.809·49	.	3,049.451·33
B. nach persönlichen u. sachlichen Auslagen:				
persönliche	„	64,947.185·73	.	3,032.384·88
sachliche	„	30,072.864·32	.	2,743.308·73
4. Besondere Ausgaben	„	18,050·804·24	.	1,342.088·90
und zwar: Steuern und sonstige Abgaben	„	9,705.142·86	.	11.192·50
Wohlfahrtsauslagen	„	8,345.661·38	.	1,330.896·40
5. Reinertrag der Hauptbahnen	„	42,429.970·55	.	6,206.282·73
6. Betriebszahl	v. H.	61·11	1·41	.
Gesamtbetriebszahl (einschließlich der besonderen Ausgaben)	v. H.	72·71	1·52	.
7. Erträgnisse der Lokalbahnen einschließlich der Rente für den verkauften 1/6-Anteil an der Wiener Verbindungsbahn	K	243.240·—	.	76.316·93
8. Erträgnisse der gewerblichen und Gastwirtschaftsanlagen	„	587.890·92	.	281.181·80
9. Sonstige Einnahmen	„	30,253.686·85	.	.
und zwar: Beitrag der k. k. Staatsverwaltung für die 5%ige Anleihe	„	1,524.094·80	.	.
Jahresschuld der kgl. ungarischen Regierung	„	571.428·57	.	.
Jahresschuld der kgl. italienischen Regierung	„	28,158.163·48	.	.
10. Verlust aus dem Betrieb der Pachtbahnen	„	1,504.980·34	775.356·61	.
11. Sonstige Ausgaben	„	2.700.378·35	61.719·25	.
und zwar: Kotierungs- und Stempelgebühren für Aktien und Schuldverschreibungen	„	1,766.018·26	48.447·96	.
den Bahnbetrieb nicht betreffende Zentralleitungskosten, Auslagen für das Bureau in Paris und die Vertretung in Florenz usw.	„	816.759·70	13.325·52	.
Bezüge des Verwaltungsrates	„	117.600·39	.	54·23
12. Anzahl der gefahrenen Lokomotivkilometer		27,951.621	.	3,464.959
davon Leerfahrten		1,805.689	.	52.895
Anzahl der gefahrenen Nutzkilometer		26,145.032	.	3,412.064
13. Anzahl der gefahrenen Wagenachskilometer		1,084,945.100	.	98,310.780
14. Anzahl der von Reisenden zurückgelegten Kilometer (Personenkilometer)		1,506,989.680	.	14,742.027
15. Anzahl der von je 1000 *kg* Gütern zurückgelegten Kilometer (Gütertonnenkilometer)		2,131,387.994	.	227,787.955
16. Gesamtzahl der beförderten Reisenden		33,923.458	.	3,296.453
17. Gesamtzahl der beförderten Gütertonnen		12,926.273	.	1,697.217
18. Von jedem Reisenden im Durchschnitt zurückgelegte Strecke[4]	*km*	44·42	3·53	.
19. Von jeder Gütertonne im Durchschnitt zurückgelegte Strecke[5]	„	164·89	3·56	.
20. Kilometrische Einnahmen:				
auf jeden Reisenden[6]	h	3·32	.	0·37
auf je 1000 *kg* Güter[7]	„	4·80	0·16	.
21. Betriebseinnahmen:				
für Betriebskilometer	K	71.265·27	.	6.106·36
„ Nutzkilometer	„	5·95	0·24	.
„ Wagenachskilometer	„	0·143	.	.
„ 1000 Nettotonnenkilometer	„	69·05	1·—	.
22. Betriebsausgaben:				
für Betriebskilometer	„	43.547·23	.	2.646·97
„ Nutzkilometer	„	3·63	0·22	.
„ Wagenachskilometer	„	0·088	0·003	.
„ 1000 Nettotonnenkilometer	„	42·19	1·56	.

[1]) Hiezu noch die gesellschaftlichen Lokalbahnen mit 41·899 *km* und die in fremdem Eigentum befindlichen, von der Südbahn betriebenen Bahnen mit 534·461 *km*. — [2]) Hiezu noch bei den gesellschaftlichen Lokalbahnen 6·955 *km*. — [3]) Die den Bahnbetrieb nicht betreffenden Zentralleitungskosten usw. sind unter „Sonstige Ausgaben" (Post 11) ausgewiesen. — [4]) Mit Einschluß des Militärpersonenverkehres. — [5]) Mit Einschluß des Eilgut- und Regiegutverkehres. — [6]) Mit Einschluß des Militärpersonen- und Gepäckverkehres. — [7]) Mit Einschluß des Eilgut- und Regiegutverkehres.

Digitized by Google

empfangene Darlehensvaluta K 1.551,686.934. Die gesamte Betriebslänge der eigenen Linien belief sich auf 2224 *km*, der betriebenen fremden Linien auf 534 *km*, an welche 307 Schleppbahnen angeschlossen waren.

An Fahrbetriebsmitteln waren vorhanden: 1061 eigene und 41 fremde, zusammen 1102 Lokomotiven, 987 bezw. 27, zusammen 1014 Tender, 65 Wasserwagen, 2331 voll- und 25 schmalspurige bezw. 129, zusammen 2435 Personenwagen mit zusammen 107.723 Sitzplätzen, ferner 18.403 bezw. 1307, zusammen 19.710 Güterwagen verschiedenster Art mit einem Ladegewicht von 240.772 *t*, ferner 68 Schneepflüge, endlich 2 Motorwagen und 10 Kranwagen.

BUCHANZEIGEN.

Der europäische Krieg und der Weltkrieg. Historische Darstellung der Kriegsereignisse von 1914/16. Von A. Hemberger. Mit vielen Illustrationen, Porträts, Karten und Plänen. Das Werk erscheint in zehntägigen Heften, Großoktavformat, zu 50 h = 40 Pfg. (A. Hartlebens Verlag in Wien und Leipzig.) Bisher 50 Hefte ausgegeben.

Die erste Hälfte des dritten Bandes von A. Hembergers „Der europäische Krieg und der Weltkrieg" liegt nunmehr mit den Heften 46 bis 50 abgeschlossen vor; die Niederzwingung der russischen Riesenmacht, die Kämpfe in Frankreich bis nach der letzten Herbstoffensive und die Ereignisse zur See haben hier die gleiche klare und anschauliche Darstellung gefunden, durch die sich die beiden ersten Bände auszeichneten. Bildschmuck, Karten und Ausstattung geben dem schon wiederholt gewürdigten und empfohlenen Werk den gediegenen Rahmen, den es verdient.

Verlagskatalog der Verlagsbuchhandlung A. Hartleben in Wien. Wir erhalten von dieser Firma deren neuen Verlagskatalog zugesandt, der die Jahre 1803 bis 1915 umfaßt. Der schön ausgestattete Band beginnt mit einem Abriß der Geschichte der Firma. Der vorliegende neue Katalog, 112 Jahre buchhändlerischen Wirkens umfassend, gibt ein Bild der Tätigkeit der drei Besitzer des Geschäftes, dessen jetziger Inhaber im Sinne der Verallgemeinerung des Wissens wirkt.

Geschäfts-Vormerk-Blätter für das Jahr 1916. XLIV. Jahrgang. Mit Datumzeiger und Kalendarium für 1916, Wochentagskalender für alle Jahrhunderte, Tabellen der beweglichen christlichen Feste und der Faschingsdauer von 1916 bis 1930, Stempelskalen, Zinsen, Gehalt- und Lohnberechnungs-, Maß- und Gewichts- sowie Zeitvergleichungstabellen, Post-, Telegraphen- und Telephontarifen, einer Darstellung der in- und ausländischen Geldwerte nebst Vergleichungstabellen, dann einer Übersicht der im Jahre 1916 stattfindenden Lottoanlehensziehungen. Ladenpreis 80 h.

Die zunächst zum Gebrauche von Behörden, Gemeinden und öffentlichen Anstalten aufgelegten Geschäfts-Vormerk-Blätter enthalten außer obigen Notizen mehr als 80 entsprechend rubrizierte Seiten zur Führung von Vormerken.

KLUBNACHRICHTEN.

Protokoll über die 39. Hauptversammlung des Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten am 9. Mai 1916.

Der Präsident Exzellenz Dr. Heinrich Ritter v. Wittek eröffnet die Versammlung mit nachstehender Ansprache:

Geehrte Herren!

Laut § 11 der Klubsatzungen ist zur Beschlußfähigkeit einer ordentlichen Hauptversammlung die Anwesenheit von mindestens einem Zehntel der stimmberechtigten Mitglieder notwendig.

Unser Klub zählt gegenwärtig 608 wirkliche Mitglieder. Da die zur Beschlußfähigkeit notwendige Anzahl Klubmitglieder um 6 Uhr nicht anwesend war, konnte die ordentliche Hauptversammlung nicht abgehalten werden. An deren Stelle eröffne ich die bereits in der Einladung vorgesehene außerordentliche Hauptversammlung.

Ich begrüße die erschienenen Herren auf das Herzlichste, stelle zunächst fest, daß die Einladung zur Hauptversammlung an die Klubmitglieder am 15. April 1916 ergangen ist und die Mitteilung von der Abhaltung der Hauptversammlung an die k. k. Polizeidirektion rechtzeitig, und zwar am 10. April 1916 erfolgte.

Ferner habe ich mitzuteilen, daß ihr Ausbleiben entschuldigt haben, die Herren: Staatsbahnrat Stöger, Oberinspektor Mansch, Direktor Arnold, Oberstaatsbahnrat Dr. von Prunkul und Staatsbahnrat Jellinek.

Ich schreite nunmehr zur Ernennung der Verifikatoren für den Versammlungsbericht und bitte die Herren Oberstaatsbahnrat Dr. Hilscher und Oberinspektor Nowak sich dieser Aufgabe freundlichst zu unterziehen.

Bevor ich in die Tagesordnung eintrete, obliegt mir die schmerzliche Pflicht, des Verlustes zu gedenken, den der Klub durch das Ableben einer Anzahl von Mitgliedern im abgelaufenen Jahre erlitten hat.

Ich ersuche den Herrn Schriftführer, die Namen dieser Mitglieder verlesen zu wollen.

Schriftführer Dr. Leipen liest: Franz Freiherr v. Aichelburg, Revident im T. A. B. des k. k. Eisenbahnministeriums (am Kriegsschauplatze gefallen); Emmerich W. Dlask, Oberinspektor i. R.; Albert Drexler, Domänendirektor, Budapest; Dr. Wilhelm Grossmann, Oberstaatsbahnrat; Heinrich Honsig, Revident im T. A. B. des k. k. Eisenbahnministeriums; Fery Hunger, Assistent der k. k. österr. Staatsbahnen (am Kriegsschauplatze gefallen); Hans Kargl, k. k. Ministerialrat i. R.; Ernst Lichtenstadt, Oberinspektor im T. A. B. des k. k. Eisenbanministeriums; Exzellenz Dr. Franz Liharzik, k. u. k. Geheimer Rat; Franz Liskowetz, Zentralinspektor i. R.; Anton Löffler, Oberinspektor i. R.; Cyrill Mayer, Oberinspektor i. R.; Emil Petter, Inspektor der k. k. österr. Staatsbahnen; Franz Schmarda, k. k. Baurat i. R., Ehrenmitglied des Klubs; Eduard Sellner, Oberinspektor i. R.; Christian Uzel, Oberinspektor i. R.; Sigmund Weil, Inspektor i. R.; Isidor Weinberger, k. k. Kommerzialrat; Dr. Alois Weishut, Verwaltungsrat; Wolfgang Graf Wolkenstein-Rodenegg, k. k. Oberinspektor der Generalinspektion; Franz Zeschitz, Inspektor i. R.

Präsident: Ich habe der verlesenen Liste noch eine Trauerkundgebung beizufügen, von der ich soeben Kenntnis erhielt. Heute früh ist unser Vizepräsident Herr Regierungsrat Adolf Janisch einem langwierigen, tückischen Leiden, das er sich auf einer Amtsreise zuzog, erlegen. Gestatteten es auch die mannigfachen dienstlichen Obliegenheiten dem Verstorbenen nicht, oft in unserer Mitte zu erscheinen, so besaßen wir dennoch an dem allzu früh Verschiedenen einen treuen Freund, dem wir ein dauerndes, ehrendes Andenken bewahren werden.

Auch die anderen verstorbenen Kollegen werden wir in bleibender, freundschaftlicher Erinnerung halten und Sie werden gestatten, daß diese Trauerkundgebung, der Sie durch Erheben von den Sitzen Ausdruck verliehen, in dem Versammlungsberichte festgelegt wird.

Ich gehe nun zur Tagesordnung über, und zwar zunächst zu Punkt 1: Bericht des Ausschußrates über das Klubjahr 1915.

Hiezu hat sich zum Worte gemeldet Herr Oberinspektor Schlüsselberger.

Ich erteile ihm das Wort.

Oberinspektor Schlüsselberger: Da sich der Geschäftsbericht bereits seit längerer Zeit gedruckt in unseren Händen befindet, stelle ich den Antrag, von dessen Verlesung abzusehen.

Präsident: Wird gegen diesen Antrag eine Einwendung erhoben?

Es ist dies nicht der Fall, daher erscheint der Antrag angenommen und wird von der Vorlesung des Berichtes Abstand genommen.

Ich habe in der vorjährigen Hauptversammlung der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß unser Klub auch im kommenden Jahr eine gedeihliche Entwicklung nehmen möge. Ich glaube heute feststellen zu sollen, daß sich unser Wunsch, soweit es die bewegten Zeiten zuließen, in vollem Umfang erfüllt hat. Lehrreiche und unterhaltende Vorträge fesselten das Interesse der Mitglieder, das Klubleben war rege und sind wir auch im abgelaufenen Jahre unseren patriotischen Pflichten nach bestem Können nachgekommen.

Der Klub beteiligte sich nach Maßgabe seiner finanziellen Kräfte an der Zeichnung für die zweite und dritte Kriegsanleihe und unsere Wohltätigkeitstees waren ein gesellschaftlicher Erfolg. Diese Veranstaltungen haben, wie Sie dem Geschäftsbericht entnehmen können, ein glänzendes Ergebnis für die Kriegsfürsorge ab-

Digitized by Google

geworfen. Ich kann nicht alle namentlich anführen, die an diesem Erfolge teilhaben, doch sei allen und jedem einzelnen, der mitarbeitete und uns unterstützte, herzlicher, inniger Dank gesagt.

An dieser Stelle fühle ich mich verpflichtet, insbesondere der Leiter der in Betracht kommenden Komitees, der Herren Oberstaatsbahnrat Dr. Hauler und Staatsbahnrat Dr. Leipen zu gedenken, die ebenso wie der durch Unwohlsein heute am Erscheinen verhinderte Klubsekretär Kaiserl. Rat Woitischek in aufopfernder Weise für unseren Klub arbeiteten. (Lebhafter Beifall.)

Ganz besonderen Dank schulden wir auch jenen, die uns materielle Hilfe angedeihen ließen und sei in dieser Hinsicht Se. Exzellenz der Herr Eisenbahnminister Dr. Zdenko Freiherr v. Forster und Herr Hofrat Grimus v. Grimburg dankend erwähnt.

Se. Exzellenz der Herr Eisenbahnminister hat uns durch eine vor kurzem zugewendete ansehnliche Spende neuerlich einen Beweis seines uns so wertvollen Wohlwollens gegeben, das wir uns nicht hoch genug einschätzen können.

Möge die Zahl jener, die in Würdigung unserer Absichten uns über die schwere Kriegszeit hinweghelfen, sich erhöhen; trachten Sie meine Herren, uns neue Mitglieder zuzuführen, damit wir gekräftigt und gestärkt an die Erfüllung unserer Aufgaben schreiten können, wenn ein glorreicher Friede wieder die volle, regelmäßige Betätigung zulassen wird.

Ich gehe nunmehr zu Punkt 2 der Tagesordnung: Bericht der Rechnungsprüfer, über und bitte Herrn Inspektor Hanausek, diesen Bericht zu erstatten.

Inspektor Hanausek:

Hochgeehrte Hauptversammlung!

Im Namen der in der vorjährigen Hauptversammlung gewählten Rechnungsprüfer habe ich die Ehre, Ihnen über das Ergebnis der am 19. April d. J. vorgenommenen Prüfung des Rechnungsabschlusses Bericht zu erstatten.

Herr Inspektor Rössner, Herr Oberingenieur Kulka und meine Wenigkeit haben am genannten Tage festgestellt, daß die Buchführung und Kassagebarung des Ausschußrates des Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten hinsichtlich der Einnahmen und des Vermögensbestandes vollkommen richtig befunden wurde.

Gleichzeitig wurde unsererseits die Gebarung der Administration der österreichischen Eisenbahnzeitung, des Geselligkeits-, Begünstigungs- und Exkursionskomitees sowie die Verwaltung der Sekretariatskassa einer genauen Prüfung unterzogen und wird hiemit bestätigt, daß die Rechnungen mit dem Kassastand vollkommen übereinstimmen, bezw. die Bücher und die Kassa mit größter Gewissenhaftigkeit geführt wurden.

Es kann von dieser Stelle aus nur betont werden, daß den mit der Führung der Bücher und des Kassawesens betrauten Herren Ausschußräten und dem Herrn Klubsekretär für die besondere Mühewaltung bester Dank und vollste Anerkennung gebühren.

Rücksichtlich dieses Ergebnisses gestatte ich mir den Antrag zu stellen:

Eine hochgeehrte Hauptversammlung wolle den Rechnungsabschluß für das Kalenderjahr 1915 genehmigend zur Kenntnis nehmen und der Klubleitung das Absolutorium erteilen.

Präsident: Wird zu diesem Antrage das Wort gewünscht?

Es ist dies nicht der Fall; ich bitte daher jene Herren, die dem gestellten Antrage gemäß das Absolutorium erteilen wollen, wodurch zugleich auch der Geschäftsbericht des Ausschußrates zur Kenntnis genommen erscheint, die Hand zu erheben.

Ich bitte um die Gegenprobe. (Niemand meldet sich.)

Das Absolutorium ist einstimmig erteilt.

Ich erlaube mir, den Herren Rechnungsprüfern für ihre Mühewaltung den herzlichsten Dank auszusprechen.

In ganz besonders warmer Weise müssen wir diesen Dank Herrn Inspektor Hanausek ausdrücken, der nunmehr seit 30 Jahren das verantwortliche und mühsame Amt eines Rechnungsprüfers versieht. Es gereicht mir zur besonderen Freude, Herrn Inspektor Hanausek, der heute eine Art Jubiläum begeht, für seine langjährige Betätigung im Interesse unseres Klubs herzlichst zu danken. (Lebhafter Beifall.) Wie Sie sehr geehrter Herr Inspektor aus der allgemeinen Zustimmung die meine Worte fanden, ersehen können, teilen die Mitglieder die Gefühle der Klubleitung, der Sie, wie ich von ganzem Herzen wünsche, noch eine lange Reihe von Jahren als treuer Angehöriger der Kluborganisation helfend zur Seite stehen mögen. (Anhaltende Zustimmung.)

Wir kommen nun zu Punkt 3 der Tagesordnung, und zwar zur Wahl eines Vizepräsidenten, eines Schriftführers und von sechs Mitgliedern des Ausschußrates, ferner der Rechnungsprüfer und deren Stellvertreter.

Im heurigen Jahre scheiden im Sinne des § 9 unserer Satzungen infolge Ablaufes der satzungsmäßigen Amtsdauer folgende Herren aus dem Ausschußrate:

Der Vizepräsident Regierungsrat Adolf Janisch, der Schriftführer Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler; ferner die Ausschußräte: Kaiserl. Rat Oskar Bachrach, Inspektor Theodor Kövesdy, Hofrat August Ritter v. Lochr, Inspektor Gustav Sellner, Staatsbahnrat Karl Spitzer, Inspektor Maximilian Taussig.

Ich glaube Ihrer Zustimmung sicher zu sein, wenn ich den ausscheidenden Herren für ihre ersprießliche Mitarbeit an der Klubleitung den herzlichsten Dank ausspreche.

Zur Durchführung der Wahl bitte ich die ausgefüllten Stimmzettel, und zwar für die Wahl des Vizepräsidenten den grauen, des Schriftführers den grünen, und der Ausschußräte den weißen Stimmzettel abzugeben.

Zur Vornahme des Skrutiniums schlage ich die Herren Dr. Malcher, Oberrevident Friesz, Inspektor Kövesdy und Staatsbahnrat Schanzer vor und bitte die Genannten, sich diesem Amte freundlichst zu unterziehen.

Ich unterbreche zur Vornahme der Wahl die Sitzung für kurze Zeit.

(Nach einer Pause.)

Während die Herren das Skrutinium durchführen, wollen wir zu der im selben Punkte der Tagesordnung vorgesehenen Wahl der Rechnungsprüfer und deren Stellvertreter schreiten. Zum Worte hat sich gemeldet, Herr Oberinspektor Pöschko.

Ich erteile ihm das Wort.

Oberinspektor Pöschko: Ich stelle den Antrag, die Herren Inspektor Karl Hanausek, Oberingenieur Otto Kulka und Inspektor Julius Rössner zu Rechnungsprüfern, die Herren Assistent Eduard Heyl, Oberinspektor Josef Schlüsselberger und Oberstaatsbahnrat Dr. Max Wolf zu deren Stellvertretern durch Zuruf zu wählen.

Präsident: Wird gegen diesen Antrag eine Einwendung erhoben?

Es ist dies nicht der Fall, ich gebe daher dem Antrage statt und bitte jene Herren, die mit dem Vorschlage, die genannten Herren durch Zuruf zu wählen, einverstanden sind, die Hand zu erheben.

Ich bitte um die Gegenprobe.

Die Wahl ist durch Zuruf erfolgt und die genannten Herren erscheinen einstimmig gewählt.

Nach vollzogenem Skrutinium habe ich mitzuteilen, daß 28 gültige Stimmzettel abgegeben worden sind.

Es erscheinen gewählt:

Zum Vizepräsidenten: Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler mit 27 Stimmen.

Zum Schriftführer: Inspektor Maximilian Taussig mit 27 Stimmen.

Zu Ausschußräten:

Emanuel Bittner, k. k. Oberbaurat im Kriegsministerium, mit 26 Stimmen;

Dr. Andreas Bogdan, Obersanitätsrat, mit 26 Stimmen;

Emil Guisolan, k. k. Regierungsrat, mit 27 Stimmen;

Viktor Reiber, k. k. Hofrat, mit 27 Stimmen;

Bernhard Stöger, Staatsbahnrat, mit 27 Stimmen;

Anton Wenzl, Zentralinspektor, mit 27 Stimmen.

Ich begrüße die gewählten Herren, insbesondere den neuen Vizepräsidenten Herrn Oberstaatsbahnrat Dr. Hauler, eine bewährte Stütze des Klubs, herzlichst und hoffe im Vereine mit den eben in den Ausschußrat entsendeten Kollegen auf ein zielbewußtes, ersprießliches Zusammenarbeiten im Interesse unseres Klubs. (Beifall.)

Zum Wort hat sich gemeldet Herr Dr. Hauler.

Dr. Hauler: Ich habe mir das Wort erbeten, um Seiner Exzellenz und den geehrten Teilnehmern der heutigen Versammlung für die überaus freundliche Begrüßung anläßlich meiner Wahl zum Vizepräsidenten und die hiedurch zum Ausdruck kommende Anerkennung meiner bisherigen bescheidenen Leistungen ergebenst zu danken. Ich fühle mich geehrt, daß ich unter Ihnen, meine Herren, so viele Freunde und Anhänger habe, die mir ihre Stimme schenkten. Seien Sie versichert, daß es mir stets eine angenehme Pflicht sein wird, im Interesse unseres Klubs tätig zu sein und vereint mit dem hochgeehrten Präsidium und Ausschußrat an unseren schönen Aufgaben mitzuarbeiten; dies um so mehr, als das kommende Jahr, das 40. unseres Bestandes, eine Art Jubiläum bildet. Möge dies ein Jahr des Friedens und zum Wohle unseres Klubs werden. (Lebhafte Zustimmung.)

Präsident: Ich schreite nunmehr zu Punkt 4 der Tagesordnung „Beschlußfassung über etwa angemeldete Anträge".

Da solche in der satzungsmäßigen Frist nicht angemeldet wurden, erscheint die Tagesordnung erschöpft.

Wünscht noch jemand eine Bemerkung zu machen?

Zum Worte meldet sich Herr Inspektor Hanausek.

Inspektor Hanausek: Ich fühle mich verpflichtet, Euer Exzellenz für die liebenswürdige Anerkennung, die meiner Tätigkeit

Digitized by Google

als Rechnungsprüfer gezollt wurde, und Ihnen, meine Herren, für Ihre freundliche Zustimmung herzlichst zu danken.

Präsident: Da keine Anregung mehr vorliegt, danke ich den Herren für ihr Erscheinen und schließe mit dem Wunsche für einen gedeihlichen Sommer die Versammlung.

Unsere Damenteeabende.

Raummangel in unserem Blatte ist der Grund, daß der Bericht über die letzten Damenteeabende erst jetzt erscheinen kann. Und wenn wir diese diesmal mehr summarisch behandeln, müssen wir zur entschuldigenden Aufklärung vorausschicken, daß alle gleich animiert, gleich gut besucht waren, und die künstlerischen Darbietungen einander an Vortrefflichkeit überboten.

Bei dem Abende am 23. März, welcher von Frau Direktor Leonie Feigl geleitet war, wirkten mit: Fräulein Helene Lampl (Klavier), Herr Arthur Fleischer (Gesang), Frau Mizzi Prossement (Klavier), Frau Helene Wessely-Schmidt und Herr Professor Dr. Richard Stöhr (Vorträge), Frau Direktor Leonie Feigl (Gesang).

Den Abend am 30. März arrangierte Herr Professor Rudolf Fitzner und hörten wir das berühmte Fitzner-Quartett, den Klaviervirtuosen Professor Roderich Bass, sowie den Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten unter Meister Führichs bewährter Leitung und Begleitung. An diesem Abende hat sich um das Arrangement auch Herr Architekt Josef Kovats hervorragend betätigt.

Am 6. April brachte Herr Uhlenhut, der treue Besucher unserer Veranstaltungen, seinen Sohn Wilhelm, welcher in Gemeinschaft mit Ottilio Conte Smechia Violinduette exekutierte; ferner die Opernsängerin Fräulein Mathilde Lifka und Fräulein Heyszl (Gesang), Herrn Konzertmeister Josef Hascha (Cello), während Frau Marie Seyff-Katzmayer und Pianist Herr Walter Fischer die Klavierbegleitung in ebenso künstlerischer als diskreter Weise besorgten.

Der 13. April brachte den letzten Teeabend dieser Saison. Unser Damenkomitee scheint sich — wenn es überhaupt unter den gebotenen Kunstgenüssen eine Abstufung geben würde — das beste zum Schlusse aufgehoben zu haben. Dem Fräulein Gusti Buda am Klavier folgte unser verehrter Hausfreund, Herr Hofopernsänger Rudolf Hofbauer mit Frau Auguste Schmock, der liebreizenden Tochter des Vorstandstellvertreters des Gesangvereines österreichischer Eisenbahnbeamten, Herrn Oberinspektor Fischmeister (wir hoffen diese Dame öfter bei uns zu hören); auf den bestbekannten Vortragsmeister Herrn Theodor Weiser folgte die kleine Willy Kral vom Burgtheater, ein allerliebstes, herziges Kind; Frau Direktor Helene Proch und Fräulein Henna Scholz entboten Liedervorträge, während Herr Professor Otto Slezak ein Zitherkonzert zum Besten gab.

Nach Schluß der Produktionen betrat Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler das Podium und hielt an die den Saal bis auf den letzten Platz füllenden Anwesenden folgende Ansprache:

„Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Die Präsidentin unseres Damenkomitees, Fräulein Irma v. Wittek, hat mich beauftragt, die versammelten Damen und Herren bei unserer heutigen, letzten Zusammenkunft in dieser Saison bestens zu grüßen und allen jenen, welche in irgend einer Weise zu dem so befriedigenden Resultate unserer Teeabende beigetragen haben, den herzlichsten Dank auszusprechen.

Dieses Auftrages mich zu entledigen, ist mir ein um so größeres Vergnügen, als wir mit berechtigtem Stolze auf das Ergebnis unserer Veranstaltungen zurückblicken können.

Wir haben in der abgelaufenen Saison, das ist vom 28. Oktober v. J. bis heute, 23 Teeabende veranstaltet. Bei diesen wurden 2216 Tassen Tee verabreicht; aus dem Erträgnisse der Teebereitung und aus einzelnen eingelaufenen Spenden haben wir vorerst die Kosten für 936 Päckchen Tabak bestritten, aus welchen 31.000 Zigaretten erzeugt und die direkt oder indirekt (das heißt durch die Tabakregie) an die Verwundetenspitäler abgeführt wurden.

Weiter haben wir aus dem früher genannten sowie aus dem Erträgnisse der Tombola vom 30. Dezember v. J. und durch Spenden Weihnachtsgaben für unsere Soldaten beschafft. Es wurden 310 Pakete (mit je 15 bis 24 Gebrauchsgegenständen) durch Vermittlung Sr. Exzellenz des Herrn Feldmarschalleutnants Ritter v. Löbl mittels eigener Kuriere an die Front abgesendet, und wir haben — bis auf einen Fall, der noch in Nachforschung steht — von allen Adressaten die dankende Bestätigung des Einlangens erhalten.

Ferner haben die Damen aus 37·7 *kg* Wolle 246 Paar Socken gestrickt, und wurden selbe ebenfalls ihrer Bestimmung zugeführt.

Endlich haben die verehrten Damen aus gespendeter Leinwand ein sehr beträchtliches Quantum Scharpie hergestellt, welches einem Spitale überwiesen werden wird.

Mit den oben angeführten Ausgaben haben wir aber die im Laufe der Zeit zusammengesparten Eingänge aus der Teebereitung nicht erschöpft; ich darf wohl verraten, daß dank der sparsamen Wirtschaft unserer Damen und der sorgsamen Verwaltung des Damenkomitees uns noch ein Betrag von K 1300 zur Verfügung steht, welcher für spätere Verwendung fruchtbringend angelegt ist.

Wir müssen weiterhin in dankbarer Würdigung der großen selbstlosen Mühewaltung aller jener Damen und Herren gedenken, welche sich um das Gelingen unserer Teeabende bemühten.

In erster Linie sind da unsere wackeren Wirtschaftsfrauen, die Damen Gaus, Millemoth, Proch, Stöger und Woitischek zu nennen, welche uns nicht nur stets einen guten Tee bereiteten, sondern sich auch mit der Herbeischaffung der Rohmaterialien sowie der Besorgung selbst der einfachsten Arbeiten redlich abgemüht haben. Meine Damen! Es war für jeden von uns ein ganz eigentümliches Gefühl, als wir Damen der ersten Gesellschaftskreise hier Geschirr reinigen und Gläser trocknen sahen; hierin kam der uns alle beseelende Gemeinsinn, der erhebende Gedanke gemeinschaftlichen Schaffens zum Wohle aller zum Ausdrucke, ein glänzendes Zeugnis für die Gesinnung, welche in unserem Kreise herrscht.

Zu großem Dank sind wir ferner allen jenen Damen und Herren verpflichtet, welche die künstlerische Leitung der Abende übernahmen und eine Auslese ausgezeichneter Künstler herbeibrachten. In erster Reihe müssen wir den geschätzten Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten nennen, der wiederholt durch seine Mitglieder und Gäste in verdienstlicher Weise mitwirkte; insbesondere haben sich hiebei Chormeister Führich und Architekt Kovats hervorgetan. Weiter unser Klubmitglied Professor Wilhelm Sommer, der uns, so oft wir in Verlegenheit waren und an ihn herantraten, niemals im Stiche ließ; desgleichen unsere bewährten Klubmitglieder Bahnkommissär Dr. Michael Epstein, Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen und Inspektor Maximilian Taussig; ferner die Damen Feigl, Exzellenz v. Jarzebecki, Kovats, Kupka, Leipen, Baronin Meinhardt, Proch, Sommer, Taussig, Teirich, Wengraf, Wittels; die Herren Professor Fitzner und Valker, Staatsbahnrat Schanzer, Uhlenhut.

Ganz besonderen Dank müssen wir den zahlreichen Künstlern dafür sagen, daß sie ihre Kunst in den Dienst unserer patriotischen Abende stellten und unsere Zusammenkünfte äußerst genußreich gestaltet haben. Es würde zu weit füren, wollten wir alle die mitwirkenden Künstler und Künstlerinnen namentlich anführen; es sei jedem und jeder derselben allerherzlichster Dank gesagt.

Endlich müssen wir den jungen Damen bestens danken, die uns so aufmerksam und unermüdlich bedienten — ich versichere alle Damen und Herren, es ist ein herzerfreuender Anblick, diese geschäftigen, liebenswürdigen Fräuleins in ihrer emsigen Tätigkeit zu beobachten.

An diese Ausführungen, die ich im Namen unserer verehrten Komiteepräsidentin vorzubringen hatte, knüpfe ich noch an Sie alle, meine verehrten Damen und Herren, den herzlichsten Dank der Klubleitung. Sie haben durch Ihr Kommen, durch Ihr Wirken, durch die freundschaftliche Art ihres Verkehres untereinander das Klubleben in dieser schweren Zeit aufrechterhalten und belebt.

Haben sie Dank dafür und gestatten Sie mir die Bitte: Kommen Sie im Herbste — ob noch für Kriegsfürsorgezwecke oder für andere friedlichere Aufgaben — kommen Sie aber sicher alle wieder."

Reichlicher Beifall folgte diesen Ausführungen; langsam nur leerte sich der Saal, und alle Besucher nahmen das hochbefriedigende Gefühl mit, hier nicht nur viel Nützliches und der Gesamtheit Dienliches geleistet, sondern auch eine Stätte gefunden zu haben, wo aufrichtig freundschaftlicher Verkehr das Heimatsrecht besitzt.

So schließen wir auch unseren Bericht mit dem Wunsche, es möge diese Einrichtung auch in Zukunft gedeihen, und möge uns das Schiksal gewähren, daß die nächste Zusammenkunft im Herbste friedlicheren Zwecken gewidmet sein könne!

Begünstigung.

Vom Bürgermeisteramt Franzensbad ist folgendes Schreiben anhergelangt:

Sehr geehrte Vereinsleitung!

Das Bürgermeisteramt als Kurverwaltung ist gerne bereit, Ihren P. T. Mitgliedern die bisher gewährten Kurbegünstigungen auch in der demnächst beginnenden Kurzeit einzuräumen.

Wir beehren uns jedoch darauf aufmerksam zu machen, daß in Zukunft eine Voreinsendung von Bäderanweisungen und Karten nicht mehr erfolgen wird, und ersuchen höflichst, Ihren P. T. Mitgliedern nahezulegen, die eingeräumten Begünstigungen nach der Ankunft im Bürgermeisteramte persönlich ansprechen zu wollen.

Digitized by Google

Zu diesem Zwecke werden wir in Hinkunft um eine von den P. T. Vereinsmitgliedern vorzuweisende Bestätigung der verehrlichen Vereinsleitung ersuchen, daß die betreffende Persönlichkeit dem Vereine als Mitglied angehört, einer Kur bedarf und die persönlichen Verhältnisse die Gewährung einer Begünstigung rechtfertigen.

Infolge der hohen Zahl der an uns gerichteten Ansuchen um Gewährung von Kurbegünstigungen sehen wir uns veranlaßt, an die verehrliche Vereinsleitung das Ersuchen zu richten, dem Bürgermeisteramte nur solche P. T. Mitglieder zu empfehlen, bezw. nur solchen P. T. Mitgliedern die gewünschte Bestätigung ausfertigen zu wollen, welche nach ihren persönlichen Verhältnissen nicht für die vollen Kurkosten aufkommen können.

Schließlich würden wir besonderen Wert darauf legen, wenn die P. T. Vereinsmitglieder außer der von der verehrlichen Vereinsleitung ausgefertigten Bestätigung auch noch einen Ausweis über ihre Einkommensverhältnisse, wie zum Beispiel Personaleinkommensteuerzahlungsaufträge, Gehaltszahlungsbögen oder dgl., beibringen könnten.

Hochachtungsvoll

Eugen Loimann, Bürgermeister.

Wir ersuchen die P. T. Klubmitglieder, hievon gefälligst Kenntnis nehmen zu wollen.

Neue Begünstigungen*).

Der **Frauenbildungsverein in Wien** unterhält im XIX. Wiener Bezirke, Peter Jordanstraße Nr. 28, eine staatlich unterstützte Lehranstalt für wirtschaftliche Frauenberufe. Dieselbe besteht aus einer dreijährigen hauswirtschaftlichen Lehranstalt, einem einjährigen Koch- und Haushaltungskurse, einer zweiklassigen Handelsschule, einem einjährigen Handelsfachkurs und verschiedenen Kursen für: Kochen, Nähen, Schneidern, Modisterei, Kunstgewerbe, Kunststicken, Stenographie, Maschinschreiben, Buchhaltung, französische und englische Konversation, Kunstgeschichte und deutsche Literatur. Die Anstalt ist mit einem Internat verbunden.

Diese erstklassige, von bewährten Lehrkräften geleitete Anstalt hat sich bereit erklärt, minder bemittelten Mitgliedern unseres Klub **Schulgeldermäßigungen sowie auch ganze oder halbe Freiplätze zu gewähren,** wenn diesbezügliche schriftliche Ansuchen vorgelegt werden.

Ankündigungen dieser Lehranstalt liegen im Klubsekretariate zur Einsicht auf. Mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Verhältnisse wird im Interesse der Familien unserer Mitglieder auf diese Anstalt ganz besonders aufmerksam gemacht.

*) Wir ersuchen, von dieser sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und eventuelle, auf die Begünstigungen bezüglichen Wünsche und Reklamationen dem Klubsekretariate brieflich bekanntzugeben.

Es wird den geehrten Klubmitgliedern zur Kenntnis gebracht, daß das **„Neue Wiener Tagblatt“** ab 1. Juni l. J. bei Bestellung durch das Klubsekretariat bei täglich zweimaliger Zustellung in Wien oder einmal täglicher Postversendung in die Provinz monatlich K 3·45 (statt bisher K 3·15), vierteljährig K 10·— (statt bisher K 9·—) kostet.

Bei dieser Gelegenheit werden die geehrten Klubmitglieder höflichst und dringendst ersucht, die Erneuerung des Zeitungsbezuges bis spätestens 28. des ablaufenden Monats im Klubsekretariate durchzuführen.

Das Begünstigungskomitee.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz, Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler“ in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

In der Monarchie best eingeführtes Teilzahlunghaus der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche

liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5. K. k. hand.-ger. prot. Uhrmacher. K. k. beeideter Sachverständiger.

Gegründet 1842. Gegründet 1842.

Bis Ende 1915 über 5300 Lokomotiven geliefert.

Telegramm-Adresse: **Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt.**
Telephon-Nummer 6 Wiener-Neustadt.

Actien-Gesellschaft

der

Lokomotivfabrik

vormals

G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Abteilung für Lokomotivbau:

Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart, für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen.

Abteilung für Kesselbau:

Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate, sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe.

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:

Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art. Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall.

Vorzüglichste Ausführung. Prompteste Bedienung.

Schnelldreh-Revolverstahl №5% Marke:

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für **Gruben usw. Minenzünder.**
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 □ **Wien X/1** □ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) **Gebäude** samt deren Zubehör,
b) **Mobilien** aller Art, /49
c) **Bodenerzeugnisse** gegen Hagelschlag.

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507. Anzahl der Mitglieder: 157.344.

Für das österreichische Patent **Nr. 60549** des Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenvereins Aktiengesellschaft Osnabrück vom 1. April 1913, betreffend eine

Schienenunterlagsplatte

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht.

Gefl. Anfragen zu richten an **Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenverein A.-G. Osnabrück.**

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
□ **Turin 1911: 2 Große Preise** □

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftzugrahmen. — Bremsen-Regliervorrichtung System Chanmont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Heiz- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Brikettwerken in Dziedzitz (Österr. Schlesien).

A. Fross-Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

□ Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, □
Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.

Zweigniederlassung: Prag, VII. Bubnaerstraße 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.

Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- u. Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.

◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von B. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 12. Wien, den 15. Juni 1916. XXXIX. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — **für das Deutsche Reich:** Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — **im übrigen Auslande:** Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Klubleitung für das Jahr 1916/17. — Anzeigen. — Betriebseinrichtungen englischer Eisenbahnen. Von Dr. Rudolf Sanzin. Auszug aus dem am 13. Jänner 1914 im Club der österreichischen Eisenbahnbeamten gehaltenen Vortrage. (Fortsetzung folgt.) — Schiffahrt und Hafenbau. Vom Geheimen Baurat Prof. de Thierry, Rektor der Technischen Hochschule in Berlin. (Fortsetzung folgt.) — Technische Rundschau: Neue Fleischkühlwagen. Beleuchtung der Eisenbahnschranken bei Nacht. Metallschläuche für die Dampfheizung der Eisenbahnwagen. — Verschiedenes: Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Günstige Entwicklung der Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen. Sommerliedertafel des Eisenbahngesangvereines. Mitteleuropäische Binnenschiffahrt. Die Einnahmen der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1915. — Buchanzeigen: Die Bergstadt. Beförderungsgeschäfte. Güldners Kalender für Betriebsleitung und praktischen Maschinenbau. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Klubleitung für das Jahr 1916/17.

Präsident:

Exzellenz Dr. Heinrich Ritter v. Wittek, k. u. k. Geheimer Rat, Eisenbahnminister a. D.

Vizepräsidenten:

Sektionschef Dr. Franz Ritter v. Schonka, Präsident der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (geschäftsführender Vizepräsident);
Oberinspektor Felix Wilhelm;
Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler.

Schriftführer:

Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen;
Inspektor Maximilian Taussig.

Kassier:

Revident Adolf Nowak (für die Dauer der Abwesenheit des Revidenten Herrn Adolf Nowak im Felde wird die Klubkasse von Herrn Zentralinspektor Berthold Kriser verwaltet).

Rechnungsführer:

Zentralinspektor Anton Wenzl.

Ausschußräte:

Oberbaurat Emanuel Bittner, k. u. k. Oberstleutnant;
Obersanitätsrat Dr. Andreas Bogdan;
Hofrat Friedrich v. Csatary, Generaldirektor der Ersten k. k. priv. Donau-Dampschiffahrts-Gesellschaft;
Bahnoberkommissär Dr. Michael Epstein;
K. u. k. Hauptmann Kornelius Friesz;
Regierungsrat Emil Guisolan;
Bahnoberkommissär Dr. Hugo Husserl;
Zentralinspektor Berthold Kriser;
Bahnkommissär Dr. Richard Malcher;
Oberinspektor Rudolf Mansch;
Oberstaatsbahnrat Dr. Johann Ritter v. Prunkul;
Hofrat Viktor Reiber;
Ministerialrat Johann Rihošek;
Oberrevident Sigismund Rosenberg;
Adjunkt Hans Schier;
Ministerialkonzipist Dr. Otto v. Steyrer;
Staatsbahnrat Bernhard Stöger.

Anzeige.

Vom 18. Juni bis einschließlich 27. August l. J. bleiben die Klubräume an jedem Sonn- und Feiertage von 12 Uhr mittags an geschlossen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdworte und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Betriebseinrichtungen englischer Eisenbahnen.

Von Dr. **Rudolf Sanzin.**

Auszug aus dem am 13. Jänner 1914 im Club der österreichischen Eisenbahnbeamten gehaltenen Vortrage.

(Fortsetzung zu Heft 11.)

Londoner Bahnhöfe. London besitzt 14 große Endbahnhöfe. Es sind größtenteils ältere Anlagen, die jedoch durch zeitgemäße Ergänzungen und Erweiterungen ausgestaltet werden. Die neueste Bahnhofanlage ist die Marylebone-Station der Großen Zentralbahn, die jedoch zu den kleinsten Londoner Endbahnhöfen gehört. Die größten Bahnhofanlagen sind die Liverpoolstreet-Station der Großen Ostbahn und die Waterloo-Station der London- und Südwestbahn. Die letztere Anlage ist durchaus modern umgebaut worden und ist gegenwärtig wohl der schönste Londoner Bahnhof.

Die Londoner Bahnhöfe bieten Gelegenheit, die Frage der zweckmäßigsten Anlage von Bahnhöfen zu studieren. Man hat es verstanden, trotz Raummangels und trotz der veralteten Anlagen durch geschickte Ausnutzung des Raumes den Bahnhöfen eine ungeahnte Leistungsfähigkeit zu geben, doch ist keiner der 14 großen

Digitized by Google

Endbahnhöfe von London ein Etagenbahnhof, da man Treppen möglichst vermeidet und alle Zu- und Abgänge direkt und eben ausführt.

Der größte Bahnhof Londons wird nach seiner Fertigstellung die Waterloo-Station der London- und Südwestbahn sein. Von diesem Bahnhof geht nicht nur ein sehr starker Verkehr zu den Hafenorten Portsmouth, Southampton, Plymouth, New Quai, Illfracombe usw., sondern ist auch ein weit verzweigtes Netz von Vorortelinien vorhanden, das gegenwärtig teilweise für elektrischen Betrieb umgebaut wird.

Der Bahnhof Waterloo besitzt gegenwärtig 20 Plattformen und Geleise und soll nach seiner Fertigstellung noch weitere 3 Plattformen und Geleise erhalten. Der Ausbau der Station verursachte große Schwierigkeiten. Die teilweise auf dem Grund des neuen Bahnhofes gelegene Hauptwerkstätte der London- und Südwestbahn, die alten Nine Elms-Werke, mußten zunächst nach Eastley bei Southampton verlegt werden.

Die 23 Plattformen liegen in 23 Hallen von je 18·3 *m* Spannweite, die Dächer sind reich mit Glas gedeckt und ist der Waterloo-Bahnhof einer der lichtesten und freundlichsten in London. Die 23 Geleise der Halle gehen in 8 Hauptgeleise über, von welchen 4 der Hauptstrecke und 4 den Vorortelinien angehören.

Der Waterloo-Bahnhof hat an verkehrsreichen Tagen bis zu 2500 ankommende und abgehende Züge zu bewältigen. An Tagen, an welchen Bootswettfahren stattfinden, werden oft bis zu 180 Sonderzüge gefahren.

Der Endbahnhof der Großen Westbahn in London führt den Namen Paddington nach dem betreffenden Stadtviertel. Es ist dies ein sehr vornehmes Viertel unfern vom Hyde Park und von Kensington.

Die dreischiffige Bahnhofhalle wurde von Brunel erbaut. Sie enthält 9 Plattformen und 9 Geleise. 5 hievon sind für abgehende, 4 für ankommende Züge bestimmt. Zwischen den Plattformen Nr. 8 und 9 liegt ein breiter Fahrweg für Straßenfahrzeuge mit schienenfreier Zu- und Abfahrt, wie dies bei den meisten englischen Hauptbahnhöfen der Fall ist. Es ist hiedurch möglich, vom Eisenbahnwagen fast unmittelbar in das Straßenfuhrwerk umzusteigen.

Eine Übergangsbrücke, die über alle Plattformen führt, ist mit dem nahegelegenen Bahnhof Bishops Road der elektrisch betriebenen Metropolitanbahn in Verbindung.

Der Paddington-Bahnhof dient hauptsächlich dem Fernverkehr, da die Vorortestationen der Großen Westbahn teilweise von der Distriktbahn, einer elektrisch betriebenne Vorortebahn, bedient werden.

Der Vororte-Personenzugdienst von London wird gegenwärtig mit Ausnahme der London-Brighton and Southcoast-Bahn auf den Hauptlinien noch durchwegs mit Dampflokomotiven betrieben.

Besonders stark ist der Vorortеverkehr im Osten und im Süden von London.

Den stärksten Vorortеverkehr dürfte die Great Eastern-Bahn besorgen. Er verteilt sich auf mehrere Stationen, doch geht ein sehr großer Teil desselben vom Bahnhof Liverpoolstreet aus. Dieser Bahnhof hat 20 Geleise und 18 Plattformen. 5 Plattformen dienen dem Fernverkehr, die übrigen 13 dem Nahverkehr.

Die 20 Geleise der Halle laufen auf 6 Hauptgeleise zusammen, von welchen die beiden Ferngeleise in der Mitte liegen. Für den Nahverkehr der östlichen und südlichen Linien dienen die beiden Geleise rechts, für die nördlichen Linien die beiden Geleise links.

Nach dem Fahrplan vom September 1913 rollen über diese drei Ein- und Ausfahrtsgeleise in 24 Stunden zusammen über 900 Züge ein und ebensoviele aus. Einen großen Teil hievon nehmen die Arbeiterzüge ein, da der Liverpoolstreet-Bahnhof mitten im riesigen Geschäftsviertel Londons liegt und die Große Ostbahn die beste Verbindung mit den billigen Arbeiterwohnvierteln des Eastend darstellt. Rund 90.000 Personen kommen täglich mit der Großen Ostbahn in London an und treten regelmäßig wieder die Rückfahrt zu ihrem Heim an. Wie dies bei den Arbeitern und Geschäftsleuten überall zutrifft, drängt sich die stärkste Benutzung der Züge auf wenige Stunden zusammen. Eine besonders starke Verdichtung der ankommenden Personen erfolgt zwischen 7 Uhr 30 Minuten und 8 Uhr früh, wobei der größte Andrang wenige Minuten vor 8 Uhr stattfindet. In dieser halben Stunde kommen am Liverpoolstreet-Bahnhof allein 7000 bis 8000 Personen an, davon jedoch in den letzten 10 Minuten vor 8 Uhr 4000 bis 5000. Das Bild, das sich am Liverpoolstreet-Bahnhof um diese Zeit abspielt, ist eines der interessantesten auf dem Gebiete des Eisenbahnbetriebes. Es zeigt, wie man mit einfachen, aber zweckmäßigen Mitteln einen gewaltigen Massenverkehr äußerst regelmäßig bewältigen kann.

Die Rückfahrt von London vollzieht sich in einem größeren Zeitraum, doch ist um 6 Uhr abends und an Samstagen um 2 Uhr nachmittags ebenfalls eine gewaltige Anschwellung des Verkehres zu beobachten.

Besonderes Interesse verdient der Schnellzugsdienst der englischen Eisenbahnen. Da alle Fernzüge größere Strecken ohne Aufenthalt zurücklegen und hiebei größere Fahrgeschwindigkeiten anwenden als am europäischen Festland gebräuchlich ist, so besteht in England der Unterschied zwischen Fern-, Personen- und Schnellzug überhaupt nicht. Die Bezeichnung Schnellzug ist in den Fahrplänen nicht zu finden. Die Bezeichnung Expreßzug wird dagegen nur besonders schnellen und gut ausgestatteten Zügen gegeben.

Der schnellste Zug in England zwischen zwei Haltepunkten verkehrt ganzjährig zwischen Darlington und York auf der Nordostbahn. Er legt 71·2 *km* in 43 Minuten zurück, d. s. 99·4 *km*/St. Die Strecke zeigt ein ganz mäßiges Gefälle.

Von den durchgehenden Schnellzügen, die über längere Strecken verkehren, ist wohl der Schnellzug London—Bristol der Großen Westbahn am bemerkenswertesten, der 190·6 *km* in genau 2 Stunden zurücklegt, d. s. 95·3 *km*/St. Diese Strecke steigt bis auf etwa 28 *km* vor Bristol mäßig an, wobei die größte Steigung 1:3300

Digitized by Google

beträgt. Knapp vor Bristol ist ein längeres Gefälle von 1: 75. Die Belastung dieser Züge ist oft sehr groß und es ist bemerkenswert, daß für die Förderung dieser raschen Züge oft Schnellzugslokomotiven mit drei gekuppelten Achsen verwendet werden.

Die längste Strecke, die ein Expreßzug ohne Aufenthalt zurücklegt, ist ebenfalls auf der Großen Westbahn und verkehrt auf der 363·4 *km* langen Strecke zwischen London und Plymouth in 247 Minuten oder mit einer mittleren Fahrgeschwindigkeit von 88·3 *km*/St. Der größere Teil der Strecke ist günstig. Nur gegen Plymouth sind Steigungen bis 1: 42 vorhanden. Diese Leistung ist auf der ganzen Erde ohnegleichen und ist nur durch die Verwendung der Ramsbottomschen Wassertröge möglich. Als Beispiel sei angeführt, daß die Strecke Wien—Gmünd —Prag um 13 *km* kürzer ist, als die Strecke London—Plymouth.

Auch über große Entfernungen und wenn die Züge mehrere Bahnverwaltungen zu durchlaufen haben, fährt man in England recht gut. So fährt man über die Ostküstenroute von London nach dem 842·8 *km* entfernten Aberden in 11 Stunden und 7 Minuten oder mit einer mittleren Reisegeschwindigkeit von 75·8 *km*/St.

Es wäre noch hervorzuheben, daß in England eine sehr große Zahl von Zügen mit großen mittleren Fahrgeschwindigkeiten verkehren, daß Züge, die in allen Stationen halten, über größere Strecken überhaupt nicht geführt werden, somit eine vollständige Trennung des Nahverkehres vom Fernverkehr auf allen Strecken eintritt. Es ist ferner bemerkenswert, daß für die raschfahrenden Züge eine Zuschlaggebühr für gewöhnlich nicht zu entrichten ist, daß eine solche nur für einige besonders gut ausgestattete Luxuszüge verlangt wird.

Der häufige, rasche und gute Personenzugdienst ist daher wohl das an den englischen Eisenbahnen, was den fremden Fachmann am meisten anzieht und ein Studium dieses Dienstzweiges dürfte um so lohnender sein, als, wie bereits bemerkt, die Einnahmen aus dem Personenzugdienst einen viel größeren Anteil der Gesamteinnahmen ausmachen als bei deutschen und österreichischen Bahnen.

Es ist auffallend, mit wie einfachen und billigen Mitteln die englischen Eisenbahnen ihren raschen Schnellzugdienst besorgen.

Abgesehen von einigen besonders schweren Schnellzügen, die auf wichtigen Strecken verkehren, beträgt die Belastung der Schnellzüge meist 200 bis 300 *t*.

Auf gute Wagenausnutzung wird sehr gesehen. Es ist dies um so leichter möglich, als die Züge meist nur eine oder wenige Stationen bedienen und geschlossen vom Anfangs- zum Endpunkt verkehren.

Viele Verwaltungen führen in den Schnellzügen keinen eigenen Dienstwagen, sondern ist der erste, oft auch der letzte Wagen im Zug mit einem Dienstabteil und Gepäckraum versehen, während der übrige Teil der Wagen aus Personenabteilen besteht.

Die Post wird gewöhnlich in besonderen Zügen geführt.

Die verhältnismäßig geringen Zuglasten gestatten die Verwendung von Lokomotiven von mäßiger Leistungsfähigkeit, die jedoch für das Schneellfahren gut ausgebildet sind.

Man fährt mit gleichmäßiger Beanspruchung der Lokomotiven. Auf Steigungen verlangt man keine sonderlich hohe Fahrgeschwindigkeit, nutzt jedoch die Gefälle vollkommen aus, so daß ein natürlicher Ausgleich zur Geltung gelangt. Das Gesamtergebnis der Fahrt ist daher im Verhältnis zur aufgewendeten Lokomotivleistung ein überraschend günstiges.

Die Hauptstrecken sind sehr sorgfältig ausgebildet Es kommen kaum irgendwelche Geschwindigkeitsbeschränkungen vor. Die Bahnhöfe und Weichen gestatten gewöhnlich unbeschränkte Durchfahrt. Auf der 190·6 *km* langen Strecke London—Bristol sind z. B. nur zwei Geschwindigkeitsermäßigungen in großen Bahnhöfen vorgeschrieben.

Es ist auch auffällend, daß man mit sehr großen Geschwindigkeiten durch die Weichen in Abzweigungen fährt, ohne daß dies unangenehm fühlbar würde.

Geschwindigkeiten von 120 bis 130 *km*/St. kommen täglich fahrplanmäßig vor. Sie sind erforderlich, um mit Rücksicht auf die Zeitverluste mittlere Fahrgeschwindigkeiten von 90 bis 100 *km*/St. zu sichern.

(Fortsetzung folgt.)

Schiffahrt und Hafenbau.

Vom Geheimen Baurat Prof. de Thierry, Rektor der Technischen Hochschule in Berlin*).

Vor wenigen Monaten feierte das Königreich Preußen die 500jährige Wiederkehr des Tages, an welchem die märkischen Landstände ihrem Landesherrn Gehorsam und Beistand gelobten. Mit Riesenschritten haben sich unter der Herrschaft Kaiser Wilhelms II. Industrie, Handel und Schiffahrt entwickelt. Den Grundstein zu diesem mächtigen Bau haben jedoch die Hohenzollernfürsten gelegt, die vor unserem Kaiser Preußen regierten. Und wenn ich am heutigen Tage die Aufmerksamkeit für kurze Zeit für das Gebiet, das ich an unserer Hochschule vertrete, in Anspruch nehmen möchte, so sei mir zunächst gestattet, in aller Kürze derjenigen Hohenzollernfürsten zu gedenken, die in früherer Zeit diese Entwicklung vorbereitet haben.

Die vier Jahre, die der spätere Große Kurfürst als Prinz in den Niederlanden verbrachte, haben diesem Fürsten gezeigt, welche Bedeutung die Seemacht und der blühende Handel für die Wohlfahrt eines Landes haben. Die Erwerbung Glückstadts, um dort einen Hafen zu gründen, der einem Reichsadmiralitätsamt zum Sitze dienen sollte, der Vertrag mit den ostfriesischen Landständen, durch den es dem Großen Kurfürsten ermöglicht wurde, den Hafen an der Emsmündung zum Ausgangspunkt der ersten Handelsflotte zu schaffen, die Verbindung der Spree und Oder durch den Friedrich-Wilhelm- oder Müllroser Kanal dürfen wohl als Ergebnisse der in den Nieder-

*) Festrede, gehalten am 26. Jänner 1916 zur Feier des Geburtstages des Kaisers und Königs. Abgedruckt mit Bewilligung des Verfassers und der Schriftleitung des „Zentralblatt der Bauverwaltung“ in Berlin.

Digitized by Google

landen empfangenen Eindrücke angesehen werden. Durch diese Werke legte der Große Kurfürst die Grundlage zu dem Wasserstraßennetz, dessen Ausbau Friedrich der Große mit weitem Blick fortgesetzt hat. Dieser Herrscher war es, der durch Gründung staatlicher Fabriken die Unabhängigkeit Preußens von fremden Erzeugnissen anstrebte und damit den Boden bereitete, auf dem die deutsche Industrie sich zur späteren Blüte entwickelte.

Von der ausgedehnten Tätigkeit Friedrichs des Großen auf dem Gebiete des Verkehrs und der Wasserwirtschaft seien nur einige Werke erwähnt, die auch heute noch als hervorragende Leistungen unsere Bewunderung verdienen. Durch Eindeichungen und Austrocknung großer Flußbrüche an der Oder, der Warthe und der Netze sind in der Regierungszeit des großen Königs weite Gebiete der Bebauung erschlossen worden. Der Finowkanal, durch dessen Bau schon Anfang des 17. Jahrhunderts eine Verbindung zwischen Havel und Oder hergestellt wurde, war während des 30jährigen Krieges zerstört worden. Friedrich der Große ließ ihn wiederherstellen. Unter seiner Regierung wurde der Plauer Kanal zwischen Havel und Elbe angelegt und durch den Bromberger Kanal die Weichsel mit der Oder in Verbindung gebracht. Damit war eine Wasserstraße zwischen Weichsel und Elbe hergestellt, die bis in unsere Zeit ihre Aufgabe erfüllt hat. Kriegerische Verwicklungen hinderten den großen König, den von ihm geplanten Kanal von Emden nach Westfalen zur Ausführung zu bringen. Noch unter seiner Regierung wurde die Schiffbarmachung der Ruhr vollendet und der Bau des Klodnitzkanals, durch welchen der oberschlesische Kohlenbezirk mit der Oder verbunden wurde, in Angriff genommen. Schließlich verdankt der Hafen von Swinemünde Friedrich dem Großen seine Entstehung.

Die Wahl Glückstadts, Emdens und Swinemündes beweist, daß schon frühzeitig die Grundsätze, die heute noch für die Schaffung und Erhaltung eines Fahrwassers von genügender Tiefe maßgebend sind, erkannt wurden. Für die Häfen an der Ems-, Weser- und Elbmündung waren es Ebbe und Flut, die Atemzüge des so weit von unseren Küsten entfernten Ozeans, welche die Lebensbedingungen schufen. Bei den Ostseehäfen dagegen hat die Erkenntnis der Bedeutung der Haffe für die Erhaltung des Fahrwassers und für die Verbindung der Häfen mit dem Hinterlande mitgewirkt.

Die Anforderungen, die damals an einen Hafen gestellt wurden, waren freilich bescheiden, sie waren aber den damaligen Ansprüchen der Schiffahrt angepaßt. Bedenken wir, daß geschichtlichen Nachrichten zufolge die Phönizier ihre Reisen von der syrischen Küste bis zu den westlichen Küsten des Mittelmeeres und darüber hinaus jenseits der Säulen des Herakles bis zu den Bernsteinküsten der Ostsee ausdehnten, daß dagegen noch im Jahre 1860 die Durchschnittgröße der in Hamburg angekommenen Seeschiffe 188 Registertonnen betrug, zu deren Entladung meist 14 Tage nötig waren, so müssen wir staunen, wie gering die Fortschritte sind, die der Schiffbau und im engsten Zusammenhang damit der Hafenbau im Verlauf von 13 bis 14 Jahrhunderten gemacht hat, im Vergleich zu den gewaltigen Umwälzungen der Neuzeit. Noch im Jahre 1848 war Emden ein offener Tidehafen und für Schiffe von nur 3 bis 3·5 *m* Tiefgang zugänglich. Erst im Jahre 1866 wurde in Hamburg nach Fertigstellung des Sandtorhafens der Sandtorkai als erster Kai dem Betriebe übergeben.

Die Entwicklung der Schiffsgrößen hat den Ansporn zur Verbesserung der Häfen und zur Vervollkommnung ihrer Ausrüstung gegeben. Wie groß die Schwierigkeiten sind, die bei Anpassung eines Hafens an die steigenden Forderungen der Schiffahrt zu überwinden sind, zeigt die Geschichte des Hafens von Amsterdam. Bis zum Jahre 1825 war Amsterdam für Seeschiffe nur durch die Zuidersee zugänglich. Von 1819 bis 1825 wurde der nordholländische Kanal erbaut, der Amsterdam mit Nieuwediep verbindet, und dadurch der Tiefgang der nach Amsterdam fahrenden Schiffe von 3·5 auf 5·5 *m* gesteigert. Aber schon nach einem Vierteljahrhundert genügte der nordholländische Kanal den inzwischen gesteigerten Anforderungen der Seeschiffahrt nicht mehr. Im Jahre 1865 wurde der Kanal von Amsterdam nach Ymuiden in Angriff genommen und Ende 1876 dem Verkehr übergeben. Die Nordseeschleusen bei Ymuiden erwiesen sich bald wiederum als unzureichend. Schon im Jahre 1888 wurde der Bau einer neuen Schleuse in Angriff genommen. Um die Mitte der Neunzigerjahre wurde diese zweite Schleuse, die einen Kostenaufwand von über 9 Mill. Mark verursacht hatte, dem Verkehr übergeben. Doch auch diese Anlage genügte nicht mehr, und vor kurzer Zeit ist beschlossen worden, eine neue Schleuse zu bauen. Die Abmessungen dieses Bauwerks waren zunächst auf 360 *m* Länge, 40 *m* Breite und 13·1 *m* Tiefe unter gewöhnlichem Niedrigwasser angenommen. Bemerkenswert hiebei ist, daß der Minister des Waterstaats in Erwägung zog, ob es nicht empfehlenswert sei, die Länge um 40 *m*, die Breite um 5 *m* und die Tiefe um 1 *m* zu vergrößern, um den Augenblick, in dem die neue Schleuse sich wiederum als unzureichend erweisen sollte, möglichst hinauszuschieben. Die Kosten dieser neuen größeren Schleuse sind auf annähernd 25 Mill. Mark veranschlagt.

Welche Schwierigkeiten die Zunahme der Schiffsgrößen mit sich bringt, lehrt ferner das Beispiel des Hafens von Havre. In den ersten Jahren dieses Jahrhunderts ist dort eine Schiffschleuse von 241 *m* Länge, 30 *m* Breite dem Betriebe übergeben worden. Auch diese Schleuse hat sich schon als zu klein erwiesen, und es ist hier nicht etwa der Bau einer neuen Schleuse in Angriff genommen worden, sondern man hat in der Seinemündung dem Meere eine weite Fläche abgewonnen, um einen offenen Hafen anzulegen. Der Schlickfall, der in Emden dazu führte, einen durch eine Schleuse abgeschlossenen Hafen zu bauen, ist in der Seinemündung vor Havre so unbedeutend, daß er der Anlage eines offenen Hafens kein Hindernis bietet. Dagegen nötigte der starke Flutwechsel und die als erforderlich erkannte Tiefe von 9·5 *m* unter Niedrigwasserspringfluten der Kaimauer, an der die größten Schiffe anlegen sollen, eine Höhe von 25·5 *m* über Fundament zu geben. Das Beispiel der Scheldekais in Antwerpen lehrt, daß selbst ein Flutwechsel von 4·5 *m* dem Lösch- und Ladegeschäft kein Hindernis bietet. Ob jedoch der Flutwechsel von 7·2 *m* bei Springfluten und ob die Höhe der neuen Mauer in Havre, deren Oberkante nur 1·65 *m* über Hochwasserspringfluten liegt, für den Betrieb mit den größten Seeschiffen nicht störend sein wird, muß die Erfahrung lehren.

Die Häfen, die an Strommündungen liegen, sehen sich auch genötigt, mit der Zunahme der Schiffsabmessungen Schritt zu halten, und so sehen wir, daß die Vertiefungen der Hafenzufahrten noch keineswegs zum Stillstand gekommen sind. Sollen unsere deutschen Häfen die Stellung, die sie sich durch möglichst vollkommene Ausrüstung erobert haben, behaupten, so werden sie durch weitere, in den meisten Fällen sehr erhebliche Kostenaufwendungen sich den veränderten Verhältnissen anpassen müssen. Nach den Erfahrungen, die man in dieser Hinsicht gemacht hat, mag es gewagt erscheinen, Schätzungen darüber anzustellen, ob die Schiffsabmessungen auch künftig ebenso schnell wachsen werden, wie es während der letzten beiden Jahrzehnte geschah. Zweifellos sind bei der Anlage eines Hafens in erster Linie die Bedürfnisse der Schiffahrt maßgebend. Und da wirtschaftliche Gründe die Zunahme der Schiffsabmessungen veranlaßt haben und nicht nur in der Statistik des Suezkanals, sondern auch in allen Häfen eine Zunahme der Schiffsgrößen deutlich erkennbar ist, so muß mit einem weiteren Wachsen der Schiffsgrößen gerechnet werden. Andererseits erscheint aber auch die Frage gerechtfertigt, ob die ungeheuren Kosten, die eine Vertiefung der Zufahrten zu den in den Strommündungen gelegenen Häfen verursacht und

Digitized by Google

die zunächst immer nur einer geringen Anzahl von Schiffen zugute kommt, der weiteren Zunahme der Schiffsgrößen nicht eine Grenze setzen wird. Die größten Schiffe haben bisher stets zur Vermittlung des Verkehrs zwischen den europäischen Häfen und Neuyork gedient. Die Herstellung eines Fahrwassers, des Ambrosechannels nach Neuyork mit einer Tiefe von 12·2 *m* ermöglichte die Verwendung der Ozeanriesen. Der Panamakanal hat dieselbe Tiefe erhalten. Mit dem Fortschreiten der Arbeiten am Suezkanal wird der zulässige Tiefgang für die diese Wasserstraße benutzenden Schiffe, der gegenwärtig auf 8·84 *m* festgesetzt ist, vergrößert werden. Im übrigen ist bei den Arbeiten für die Häfen von Philadelphia, Boston und Montreal eine erheblich geringere Tiefe, nämlich 10·65 *m* in Aussicht genommen, und nur für den Hafen von Baltimore ist jetzt schon eine Vertiefung der Fahrrinne auf 12·9 *m* vorgesehen.

(Fortsetzung folgt.)

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Neue Fleischkühlwagen. Angesichts der Lage des Fleischmarktes ist es noch wichtiger als früher geworden, die Fernzufuhr frischen Fleisches möglichst zu erleichtern und zu verbessern. Daher sei auf die neugebauten Fleischkühlwagen mit künstlicher Lüftung der Simmeringer Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-A.-G. hingewiesen, die soeben fünf solcher Kühlwagen (Bauart Porges) mit künstlicher Lüftung an die k. k. Staatsbahnen geliefert hat. Die Kastenlänge der Wagen beträgt an $9^1/_2$ *m*, die Kastenbreite $2^1/_2$ *m*, die Kastenhöhe 2·2 *m* lichte Weite. Fleischinhalt rund 5000 *kg*. An jeder Stirnwand sind drei eigenartig gebaute Eisbehälter angeordnet, die zusammen 3000 *kg* Eis fassen.

Von einer durch eine Wagenachse angetriebenen Dynamomaschine werden zwei Lüfter elektrisch betätigt, welche die erwärmte Luft von der Wagendecke durch die Eisbehälter durchsaugen und die durch das Eis abgekühlte Luft in das Innere des Wagens blasen. Dieser Vorgang gilt für den fahrenden Wagen. Bleibt der Kühlwagen stehen, so öffnen sich zwei an den unteren Enden der Eiskasten angebrachte Klappen selbsttätig und an Stelle des künstlichen tritt ein natürlicher Luftzug über den Eisbehälter ein.

Die mit diesen Wagen vorgenommenen Versuche ergaben äußerst günstige Erfolge. Der Vorteil der Wagen besteht in der windartigen Bewegung der kalten Luft bei großer Trockenheit, so daß das Fleisch sehr frisch erhalten bleibt. Ein Wagen dieser Bauart wurde vor Kriegsausbruch auch an die rumänischen Staatsbahnen geliefert und es kamen mit ihm wiederholt Fleischsendungen in die Großmarkthalle nach Wien und Budapest in außerordentlich frischem Zustande an. Dank der Größe der Eisfüllung der Wagen kann die Beförderung auch sechs bis acht Tage dauern, ohne daß eine frische Eisfüllung notwendig wird. Aus den amtlichen Verlautbarungen geht hervor, in welch großem Maße der Fleischverkehr neuestens schon nach Norden ausgedehnt worden ist. Da überdies die Staatseisenbahnverwaltung den Eisbedarf für die Kühlwagen im galizischen Verkehr nicht mehr selbst beistellt, sondern dies den Absendern überläßt, wird die Beistellung zweckmäßig gebauter Kühlwagen nur noch wichtiger.

Beleuchtung der Eisenbahnschranken bei Nacht. In den letzten Jahren war eine ganze Reihe von Fällen zu verzeichnen, in denen sich durch Nichtbeleuchtung von Eisenbahnschranken zur Nachtzeit schwere Unfälle ereignet haben, indem Kraftwagen an solche Bahnschranken anfuhren. Das Eisenbahnministerium hat nun alle Staatsbahndirektionen wie auch die größeren Privatbahnen veranlaßt, die Schlagbäume der im Zuge von Reichsstraßen und von Kraftwagen stärker befahrenen Bezirks- und Gemeindestraßen befindlichen Bahnschranken nach und nach durch Anbringung kleiner, mit Glaslinsen versehener Scheinwerfer, sogenannter Sternrückstrahler, bei Dunkelheit kenntlich zu machen. Diese Rückstrahler werfen bei Annäherung von Kraftwagen den Schein der Wagenlaterne zurück, so daß bei geschlossenen Schranken zwei etwa 80 *cm* voneinander entfernte rote Warnungssignale aufleuchten.

Metallschläuche für die Dampfheizung der Eisenbahnwagen. Die Eisenbahnwagen wurden bisher bekanntlich durch Heizschläuche aus Gummi miteinander verbunden, um den Dampf von der Maschine aus durch den gesamten Zug zu leiten. Die meisten deutschen, österreichisch-ungarischen und andere Bahnen haben die Ausführung gemeinsam, daß die einander zugekehrten Wagenenden mit Schlauchstücken ausgerüstet werden; zwischen beiden Schläuchen ist ein Kupplungsstück, auch Herzstück genannt, angebracht, das mit einem Entwässerungshahn versehen ist, aus dem das Niederschlagwasser abgeleitet werden kann. Der meist beanspruchte Teil dieser Einrichtung ist der Gummischlauch.

Einige deutsche Verwaltungen und die österreichisch-ungarischen Staatsbahnen haben sich nun zur Verwendung von biegsamen Metallheizschläuchen entschlossen. Eine österreichische Staatsbahndirektion verwendet schon eine größere Anzahl davon; auf deutschen Bahnen werden gegenwärtig Proben damit gemacht. Die Firma Louis Blumer, Zwickau, bringt ein beachtenswertes Erzeugnis auf den Markt; sie liefert biegsame Metallschläuche, die zu den vorhandenen Schlauchausrüstungen, den Kupplungsköpfen und Heizstücken, ohne Änderung verwendet werden können. Die bisherigen Gummischläuche sind durch Überstreifen auf das an den Kupplungen befindliche Schlauchstück befestigt. Die Metallschläuche erhielten durch Aufschrauben auf die vorhandenen Kupplungen festere Verbindung. Der Heizschlauch wird aus Stahl hergestellt; als Sicherung gegen Rost ist eine Verzinkung vorgesehen, mit der seit vielen Jahren die besten Erfahrungen gemacht wurden. Der Innenschlauch ist gegen Rost noch besonders geschützt, der Außenschlauch außer der Verzinkung noch asphaltiert. Ein fertiger Schlauch wiegt 2·5 *kg* und ist auch wegen seiner glatten Oberfläche sehr handlich. Er ist, im Gegensatz zu sonstigen Metallschläuchen, so ineinander gefalzt, daß er nicht aufgerollt werden kann; er soll einen Druck von 25 Atm. aushalten. Die Schläuche sind gegen Wärmeausstrahlung gut gedichtet und bleiben durch den über der Schutzschicht besonders angebrachten Schutzschlauch vor Beschädigungen bewahrt. Für die deutschen wie für die österreichisch-ungarischen Bahnen werden die Schläuche in einer Länge von 550 *mm* und einem inneren Durchmesser von 30 *mm* bei 11 *mm* Wandstärke geliefert. Im Gegensatz zum Gummischlauch behält der Metallschlauch das lichte Maß von 30 *mm* Innendurchmesser unter allen Umständen.

Metallschläuche können vorteilhaft auch für viele andere Zwecke statt der Gummischläuche Verwendung finden, zum Beispiel zum Bespritzen von Kohlen, zum Auswaschen von Kesseln, für Preßluft und nicht zuletzt als Ersatz für die teueren Gummi-Gasabfüllschläuche. Sie sind aus einem endlosen Metallband schraubenförmig zusammengewickelt und erhalten ihre Biegsamkeit dadurch, daß die einzelnen übereinander liegenden Glieder in der Längsachse des Schlauches verschiebbar sind.

Digitized by Google

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 19. Mai d. J., allergnädigst zu verleihen geruht: das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung vor dem Feinde: dem Lokomotivführer Eduard Mlinek und dem Werkmeister Jakob Winkler — beide der bosnisch-hercegovinischen Landesbahnen; das silberne Verdienstkreuz am Bande Tapferkeitsmedaille: in Anerkennung besonders pflichttreuer Dienstleistung im Kriege: dem Bahnmeister Heinrich Schleifer und dem Partieführer Ignaz Müller — beide der bosnisch-hercegovinischen Landesbahnen.

Günstige Entwicklung der Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen. Nach der vorläufigen Ermittlung zeigen die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen für den Monat April 1916 bei Ausschaltung der Ergebnisse im Bereiche der galizischen Staatsbahndirektionen, deren Verkehr durch die Kriegsereignisse in der Vergleichszeit noch stark beeinflußt war, gegen April 1915 eine Mehreinnahme von rund 4·7 Mill. Kronen und gegen April 1914 eine solche von rund 4·8 Mill. Kronen. Einschließlich der Ergebnisse der galizischen Direktionen lassen die Einnahmen April 1916 gegen April 1915 eine Steigerung um rund 12·4 Mill. Kronen und gegen April 1914 eine solche um rund 4·2 Mill. Kronen ersehen. Im Zeitabschnitte Juli 1915 bis Ende April 1916 erhöhten sich die Einnahmen des Gesamtnetzes gegen die gleiche Zeit 1914/15 um 165·2 Mill. Kronen und übersteigen auch die Einnahmen der noch unter friedlichen Verhältnissen verlaufenen Vergleichsabschnittes 1913/14 bereits um 17·1 Mill. Kronen.

Sommerliedertafel des Gesangvereines österreichischer Eisenbahnbeamten. Die diesjährige Sommerliedertafel des Gesangvereines österreichischer Eisenbahnbeamten findet unter der Leitung des Chormeisters Karl Führich und unter Mitwirkung einer Militärkapelle Mittwoch den 21. Juni 1916, 8 Uhr abends (im Falle ungünstiger Witterung Samstag den 24. Juni 1916), im Restaurationsgarten des Wiener Konzerthauses III. Lothringerstraße statt. Karten im Vorverkaufe, an der Tageskassa des Konzerthauses und im Zentralkartenbureau Kehlendorfer, I. Krugerstraße 3.

Mitteleuropäische Binnenschiffahrt. Der Zentralverein für Fluß- und Kanalschiffahrt in Österreich hat eine Anzahl von Beschlüssen gefaßt, welche die jetzt besonders wichtig gewordene Binnenschiffahrt von Mitteleuropa, also die Verbesserung der Flußschiffahrt wie deren Ausgestaltung durch neue Wasserstraßen betreffen. Diese Beschlüsse, die der Regierung vorgelegt werden sollen, lauten: „Eine der Grundbedingungen für die Möglichkeit eines engeren wirtschaftlichen Zusammenschlusses der Mittelmächte ist der Besitz durchgehender, billig befördernder Verkehrswege, also die Ausgestaltung vorhandener und die Schaffung neuer, leistungsfähiger Wasserstraßen. Es ist selbstverständlich, daß Binnenschiffahrtswege dort, wo sie mit der Seeschiffahrt in Wettbewerb treten, mit Rücksicht auf ihre höheren Betriebskosten gegenüber der Seeschiffahrt immer zurückstehen müssen. Sie sind aber ein geeignetes Mittel, nicht nur den Binnenlandverkehr zu verbilligen, sondern in allen Fällen, in denen durch kriegerische Ereignisse oder sonstige äußere Umstände die Seeschiffahrt unterbunden ist, diese wirkungsvoll zu ersetzen, aber nur dann, wenn ein durchgehender Verkehr von der Erzeugungsstelle bis nahe zur Verbrauchsstelle mit solchen Verkehrsmitteln möglich ist, welche die Frachten billiger gewährleisten als der Bahnweg. Von diesen Gesichtspunkten aus bildet die Verbesserung der Donauwasserstraße mit Rücksicht auf den Balkanverkehr einen der wichtigsten Punkte, an welchen sich dann die Fortführung dieser Wasserstraße nach dem Norden Österreichs und Deutschlands einerseits sowie nach dem Westen Deutschlands andererseits anzuschließen hat. Es muß daher gefordert werden: 1. Eine Verbesserung der Schiffbarkeit der ganzen Donaustrecke von Regensburg bis zur Mündung in das Schwarze Meer in der Art, daß eine Fahrwassertiefe von mindestens 2 *m* auf die für die Schiffahrt erforderliche Breite bei niederstem Wasserstand der Schiffahrtszeit gewährleistet wird. Die lichte Höhe der Brücken und Fährenseile soll bei höchstem Wasserstand der offenen Schiffahrt mindestens 6 *m* betragen. 2. Eine Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse in den Kataraktenstrecken nächst dem Eisernen Tor, um die derzeitige Leistungsfähigkeit dieser Strecken zu erhöhen und die Beförderungskosten zu verbilligen. 3. Sollten an der Donau an irgend einer Stelle Wasserkraftanlagen erstellt werden, so sind die Unternehmungen zu verpflichten, neben den Staustufen Schleppzugschleusen entsprechender Abmessungen einzubauen; für die Benutzung dieser Schiffahrtsanlagen darf keine Gebühr eingehoben werden. 4. Die Freiheit der Schiffahrt, die dauernde Erhaltung der Flußstrecke sowie die Abgabenfreiheit auf der Donau von Regensburg bis zur Mündung in das Schwarze Meer sind sicherzustellen. 5. Die Förderung der Donauschiffahrt durch Anlage entsprechender Umschlagseinrichtungen und durch Schaffung der erforderlichen Flußhäfen ist Aufgabe der Uferstaaten. 6. Außer den sattsam bekannten Umständen, die für die Schaffung von Binnenwasserwegen überhaupt sprechen und den eingangs erwähnten Gründen ist zugunsten der Schaffung eines Anschlusses der Donau an die Wasserstraßen Mitteleuropas auch der Umstand anzuführen, daß es erst nach Herstellung dieser Wasserstraßenverbindungen möglich sein wird, eine für die Donau günstige Verkehrsgelegenheit auszunutzen, wie eine solche durch den Krieg geschaffen wurde. Aus allen diesen Gründen ist daher die Verbindung der Donau mit der Oder, der Weichsel, der Elbe und dem Rhein durch leistungsfähige Wasserstraßen notwendig. Hiefür sind durch zwischenstaatliche Übereinkunft Beitragsleistungen der beteiligten Staaten in Aussicht zu nehmen und die Höchstbeträge der Schiffahrtsabgaben sowie die Mindestabmessungen der Kanäle festzusetzen.“ Diesen Wünschen ist wohl allgemeine Zustimmung sicher, namentlich wenn die Gewinnung ausreichender Talfracht durch den großzügigen Plan der Versorgung der Balkanländer mit deutscher und österreichischer Kohle zur Wirklichkeit werden sollte. Nicht ganz klar ersichtlich ist, ob durch die Festsetzung der 4. Forderung der Abgabenerhebung von Regensburg aufwärts zugestimmt werden will. (Bem. der Schriftltg.)

Die Einnahmen der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1915. Das Betriebsjahr 1915 brachte den schweizerischen Bundesbahnen einen neuen Einnahmerückgang, an dem der Eintritt Italiens in den Krieg eine Hauptschuld trägt. Die Betriebseinnahmen haben sich 1915 um 7·27 Mill. Frcs. vermindert. Während im Personenverkehr eine Mindereinnahme von 16·02 Mill. Frcs. verzeichnet wird, stiegen diejenigen aus dem Güterverkehr um 8·03 Mill. Frcs. Die Betriebszahl weist einen Rückgang um 2·67% aus. Die Gewinn- und Verlustrechnung ergibt einen Verlust von 16·63 (16·24) Mill. Frcs. Der Voranschlag sah vor: Ausgaben 78·08 Mill. Frcs., Einnahmen 48·2 Mill. Frcs., Ausgabenüberschuß 29·83 Mill. Frcs. Der Ausgabenüberschuß 1915 steht gegenüber demjenigen von 1914 um Frcs. 605.131 zurück. Er steigt unter Hinzurechnung des Fehlbetrages aus 1914 auf 25·83 Mill. Frcs.

Digitized by Google

Nachstehend eine Zusammenstellung über die Ergebnisse der letzten Jahre:

(in Mill. Frcs.)	Betriebs-Einnahmen	Betriebs-Ausgaben	Betriebs-Überschuß	Betriebszahl
1915	176·27	125·53	50·74	71·21 %
1914	183·54	135·19	48·34	73·83 „
1913	212·72	142·41	70·32	66·95 „
1012	206·05	137·55	68·40	66·76 „
1911	196·51	126·28	70·22	64·26 „
1910	187·60	122·85	64·75	65·48 „
1909	174·26	122·24	51·58	70·32 „
1908	171·29	125·07	46.22	73·02 „

BUCHANZEIGEN.

Die Bergstadt. Das Aprilheft dieser von Paul Kellers herausgegebenen Monatsblättern (Breslau, Bergstadtverlag Wilh. Gottl. Korn; Preis vierteljährlich Mk. 3) zeigt ein vorwiegend österreichisches Gepräge. In einem geschichtlichen Rückblick von Max Hayek in Wien: „Die Österreicher in Italien 1848/49" wird eine Anzahl hübscher „Schnadahüpfl" wieder aufgefrischt, die der Wiener Volksdichter Baumann 1853 den Helden jenes Feldzuges gewidmet hat; sehr hübsch sind die beigefügten alten Bilder. Kriegsgebiete schildern Karl Marilauns farbenreiche „Erinnerungen an Albanien" und die mit photographischen Aufnahmen aus den Dolomiten geschmückten, „Die donnernden Alpen" betitelten Bilder aus dem Tiroler Kriege von Hans Brecka-Stiftegger in Wien. Paul Keller hat außer heiteren und ernsten „Randglossen zur Zeitgeschichte" seinen herzlichen poetischen „Gruß eines Reichsdeutschen an die Österreicher" beigesteuert, den er im letzten Winter in Wien mehrmals vorgetragen hat. Der in Deutschböhmen spielende Roman „Der Haupttreffer-Michl" von Viktor Fleischer findet in diesem Hefte sein vergnügliches Ende. Die Musikbeilage enthält das Lied „Inschrift" aus „Des Knaben Wunderhorn" mit Vertonung von Armin Knab.

Beförderungsgeschäfte. Von Dr. Ernst Rundnagel (Sonderausgabe aus „Handbuch des gesamten Handelsrechtes" von Viktor Ehrenberg. Fünfter Band, II. Abt. Leipzig 1915, O. R. Reisland). Preis Mk. 12.

Der durch zahlreiche Einzelaufsätze und insbesondere durch sein ausgezeichnetes Buch: „Die Haftung der Eisenbahn für Verlust, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung" bestens bekannte Eisenbahnjurist, Geheimer Regierungsrat und vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Dr. Ernst Rundnagel, hat sich durch sein Werk die „Beförderungsgeschäfte" ein ganz besonderes Verdienst erworben, und das Fachschrifttum um eine sehr wertvolle Arbeit bereichert. Es war ihm nicht gegönnt, das Erscheinen dieses groß angelegten Werkes zu erleben: Vor der Drucklegung ist er — gleichwie der andere hervorragende Fachschriftsteller aus deutschen Eisenbahnkreisen Dr. Ernst Blume — im Dienste für sein Vaterland gefallen; er ist auf dem Marsche gegen den Feind im Osten eines jähen Todes verstorben.

Mit ungewöhnlicher Belesenheit, unter sorgfältigster Verwertung der Rechtsquellen, des Schrifttums und der Rechtsprechung, dabei glücklich unterstützt durch reiche Erfahrung auf dem Gebiete des Eisenbahnrechtes hat sich Rundnagel mit glänzendem Erfolge der ihm von Dr. Ehrenberg, dem Herausgeber des Handbuches des gesamten Handelsrechtes, anvertrauten Aufgabe, das Binnenfrachtrecht zu bearbeiten, unterzogen und hat das ausgedehnte Rechtsgebiet der Beförderungsgeschäfte, das ist der auf die Ausführung der Beförderung gerichteten Rechtsgeschäfte in einer umfangreichen systematischen Darstellung bearbeitet.

In zwei Hauptabschnitten werden, der Anordnung des deutschen Handelsgesetzbuches entsprechend, „der Landfrachtvertag" (144 Druckseiten) und „die Beförderungsgeschäfte der Eisenbahn" (in 328 Druckseiten) eingehend behandelt.

Es kann wohl davon abgesehen werden, an dieser Stelle eine etwa nach Kapiteln geordnete Übersicht des Inhaltes des Buches zu geben: es genügt hervorzuheben, daß es alles umfaßt, was vom Land- und Eisenbahnfrachtvertrage gesagt werden kann.

Die Gliederung des Stoffes ist eine musterhafte. Eine klare, durchsichtige Schreibweise, bei wohltuender Kürze im Ausdruck erleichtern das Studium des Werkes.

Zu den zahlreichen Streitfragen, durch die sich das Eisenbahnfrachtrecht auszeichnet, hat der Verfasser gewissenhaft Stellung genommen; er befindet sich hiebei in seinen Ergebnissen im wesentlichen in Übereinstimmung mit der allgemeinen Meinung, was dem Handbuche zu besonderem Vorteile gereicht, da es in einem Werke, welches das so wichtige Gebiet des Frachtrechtes behandelt, weniger auf noch so eingehend begründete Sonderansichten, als auf die zusammenfassende Darstellung des allgemein als richtig Erkannten ankommt.

Rundnagel schließt sich — im Gegensatze zur neueren österreichischen Rechtssprechung — der Ansicht an, daß bei einem durch Lieferfristüberschreitung herbeigeführten Verderb eines leicht verderblichen Gutes nicht auch nach dem Grundsatz für Sachbeschädigung, sondern nur nach dem Grundsatz für Lieferfristüberschreitung Ersatz zu leisten sei, so daß bei mangelnder Angabe des Interesses an der Lieferung höchstens die Fracht zu ersetzen ist (S. 230 und 423).

Natürlich finden sich in dem umfangreichen Werke auch Ansichten, denen entgegenzutreten wäre. So, wenn auf S. 290 (1) der Meinung Ausdruck gegeben wird, daß Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung auch dann gültig sind, wenn ihre Genehmigung durch die Landesaufsichtsbehörde aus dem Tarife nicht ersichtlich ist; Verfasser schließt dies daraus, daß bei der bezüglichen Bestimmung (§ 2 (3) V. O.) nicht ausdrücklich gesagt sei, daß die Gültigkeit von der Ersichtlichmachung der Genehmigung abhängig sei. Aber Sinn und Wortlaut (insbesondere wegen des Wortes „Auch") sprechen für das Gegenteil.

Nicht beizustimmen ist der Ansicht Rundnagels (S. 319), daß die Vorschrift in § 92 (2) E. V. O., wonach der Betrag, der das Interesse an der Lieferung darstellt, im Frachtbrief „an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben einzutragen sei", eine reine Sollvorschrift wäre, deren Nichteinhaltung die Gültigkeit der Interessenangabe nicht in Zweifel ziehen könne; übrigens sagt Rundnagel selbst weiter, daß sich die Haftung der Bahn für Übersehen der an einer unvorschriftgemäßen Stelle gemachten Angabe des Interesses an der Lieferung oder der Nachnahme nach § 426, Abs. 3 H. G. (Haftung des Absenders für die Richtigkeit und Vollständigkeit der in dem Frachtbrief aufgenommenen Angaben) richte. Die österr.-ungar., bosn.-herzeg. Bahnen lehnen bekanntlich durch Ausführungsbestimmung VII zu § 56 B. R. jede Haftung ab (ebenso Zusatzbestimmung 8 zu § 6 des Eisenbahngütertarifes für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen und den deutschen usw. Eisenbahnen).

Auf Seite 367 bemerkt Rundnagel, daß die einjährige Verjährung des § 70 auf jene Fälle nicht Anwendung finde, in denen die Eisenbahn bei einer Frachterstattung überzahlt habe. Die österreichische Rechtssprechung nimmt den entgegengesetzten Standpunkt ein, indem sie davon ausgeht, daß durch die Frachterstattung nur die ursprüngliche Frachtzahlung richtiggestellt werden wollte, und daß daher die ein-

Digitized by Google

jährige Verjährungsfrist nicht vom Tage der (unrichtigen) Frachterstattung, sondern vom Tage der ursprünglichen Frachtzahlung zu berechnen sei.

Ebensowenig kann zugestimmt werden, wenn Rundnagel auf Seite 384 und 404 den Standpunkt einnimmt, daß bei Überschreitung der im § 79 (2) V. O. vorgeschriebenen Avisierungsfrist, binnen deren die Güter zuzurollen sind, eine Ersatzpflicht der Eisenbahn nicht bestehe. Wohl wird die Überschreitung dieser Fristen keine Überschreitung der Lieferfrist darstellen, aber da die Eisenbahn eine ihr obliegende Verpflichtung nicht eingehalten hat, wird sie für jeden daraus entstandenen Nachteil zu haften haben.

Ungeachtet dieser und noch einiger anderer Ausführungen, die einer Richtigstellung bedürftig erscheinen, kann das Urteil über die „Beförderungsgeschäfte" Rundnagels dahin zusammengefaßt werden, daß der Verfasser damit ein Werk ins Leben gerufen hat, das durch eine glänzende Behandlung des Stoffes vielfache Anregung bietet und dazu berufen ist, sowohl beim Studium des Frachtrechtes überhaupt als auch bei der Erörterung einzelner Streitfragen jederzeit zu Rate gezogen zu werden.

Die Brauchbarkeit des Buches ist durch ein vorzüglich gearbeitetes Inhaltsverzeichnis und Sachregister ganz besonders erhöht. *Dr. Pollaczek.*

Güldners Kalender für Betriebsleitung und praktischen Maschinenbau. (Verlag H. A. Ludwig Degener, Leipzig.) Ausgabe für Österreich-Ungarn. Der vorliegende 24. Jahrgang für 1916, 2 Teile, 900 Seiten mit zirka 500 Abbildungen und vielen Tabellen, Preis in Leinen Mk. 3·—, steht vollkommen auf der Höhe der Zeit. Veraltete Angaben sind durch neue ersetzt. Insbesondere wurden die „Mechanik" und die „Eletrotechnik" umgearbeitet. Das so wichtige Gebiet der „Lokomobilen" wurde ergänzt, ebenso das über „Triebwerke". Ferner sind dem Kapitel über „Metallbearbeitung" Zahlentafeln und graphische Darstellungen zur Bestimmung der Umlaufzahlen bei gegebenem Durchmesser und bei bestimmter Schnittgeschwindigkeit eingefügt worden. Der Abschnitt über „elektrische Beleuchtung" ist der Neuzeit entsprechend umgestaltet worden.

Nach wie vor zeichnet sich der „Güldner" durch eine äußerst geschickte und klare, aber dennoch knappe Darstellungsweise seines umfangreichen Stoffes aus, und wir können ihn daher allen Interessenten, die irgendwie an betriebsleitender Stelle oder zu Maschinen jeder Art in Beziehung stehen, nur bestens empfehlen.

KLUBNACHRICHTEN.

Zusammensetzung des Komitees 1916/17.

1. Administrationskomitee:

Obmann: Ezellenz Dr. Heinrich Ritter v. Wittek;
Obmannstellvertreter: Hofrat August Ritter v. Loehr;
Oberbaurat Emanuel Bittner;
Hofrat Friedrich v. Csatary;
Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler;
Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen;
Sektionschef Dr. Franz Ritter v. Schonka;
Inspektor Maximilian Taussig;
Oberinspektor Felix Wilhelm.

2. Finanzkomitee.

Obmann: Hofrat Viktor Reiber;
Obmannstellvertreter: Hofrat August Ritter v. Loehr;
Hofrat Friedrich v. Csatary;
Zentralinspektor Berthold Kriser;
Revident Adolf Nowak;
Zentralinspektor Anton Wenzl.

3. Zeitungsausschuß:

Obmann: Hofrat August Ritter v. Loehr;
Obersanitätsrat Dr. Andreas Bogdan;
Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler;
Hofrat Friedrich v. Csatary;
Inspektor Maximilian Taussig.

4. Statutenkomitee:

Obmann: Regierungsrat Emil Guisolan;
Obmannstellvertreter: Hofrat August Ritter v. Loehr;
Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler;
Bahnoberkommissär Dr. Hugo Husserl;
Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen;
Inspektor Maximilian Taussig.

5. Vortragskomitee:

Obmann: Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler;
Oberbaurat Emanuel Bittner;
Obersanitätsrat Dr. Andreas Bogdan;
Hauptmann Kornelius Friesz;
Bahnkommissär Dr. Richard Malcher;
Ministerialkonzipist Dr. Otto v. Steyrer;
Inspektor Maximilian Taussig;
Oberinspektor Felix Wilhelm.

6. Benefizienkomitee:

Obmann: Inspektor Maximilian Taussig;
Hauptmann Kornelius Friesz;
Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler;
Revident Adolf Nowak;
Adjunkt Hans Schier;
Zentralinspektor Anton Wenzl;
Oberinspektor Felix Wilhelm.

7. Bibliothekskomitee:

Obmann: Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler;
Bahnoberkommissär Dr. Hugo Husserl;
Bahnkommissär Dr. Richard Malcher;
Revident Adolf Nowak;
Oberstaatsbahnrat Dr. Johann Ritter v. Prunkul;
Oberrevident Sigismund Rosenberg;
Adjunkt Hans Schier;
Inspektor Maximilian Taussig.

8. Geselligkeitskomitee:

Obmann: Oberinspektor Rudolf Mansch;
Obmannstellvertreter: Oberinspektor Felix Wilhelm;
Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler;
Bahnoberkommissär Dr. Hugo Husserl;
Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen;
Revident Adolf Nowak;
Oberstaatsbahnrat Dr. Johann Ritter v. Prunkul;
Oberrevident Sigismund Rosenberg;
Adjunkt Hans Schier;
Staatsbahnrat Bernhard Stöger;
Inspektor Maximilian Taussig.

9. Exkursionskomitee:

Obmann: Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen;
Bahnoberkommissär Dr. Michael Epstein;
Bahnoberkommissär Dr. Hugo Husserl;
Bahnkommissär Dr. Richard Malcher;
Revident Adolf Nowak;
Oberrevident Sigismund Rosenberg;
Adjunkt Hans Schier;
Ministerialkonzipist Dr. Otto v. Steyrer;
Staatsbahnrat Bernhard Stöger;
Inspektor Maximilian Taussig;
Oberinspektor Felix Wilhelm.

10. Wohnungskomitee:

Obmann: Hofrat Friedrich v. Csatary;
Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen;
Hofrat August Ritter v. Loehr;
Revident Adolf Nowak.

11. Inspektionskomitee:

Bahnoberkommissär Dr. Michael Epstein;
Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler;
Bahnoberkommissär Dr. Hugo Husserl;
Zentralinspektor Berthold Kriser;
Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen;
Oberinspektor Rudolf Mansch;
Oberrevident Sigismund Rosenberg;
Adjunkt Hans Schier;
Inspektor Maximilian Taussig.

Die Vervollständigung der Komitees erfolgt vor Beginn der Herbstsaison.

Digitized by Google

Einladung.

Bei den in den Wintermonaten der letzten zwei Jahre zu Gunsten der Kriegsfürsorge veranstalteten Zusammenkünften mit künstlerischen Darbietungen war die Miete eines Konzertflügels nötig. Hiefür mußte ein namhafter Betrag bezahlt werden, trotzdem bekanntlich Mietklaviere für Konzerte nicht ganz entsprechen.

Es ist geplant, die Damenabende, die sich trefflich bewährt haben, zu einer dauernden Einrichtung des Klub zu machen, wozu die Anschaffung eines guten Klavieres sich als unbedingt notwendig erweist.

Von diesen Erwägungen geleitet, hat der Ausschußrat in seiner letzten Sitzung beschlossen, einen Konzertflügel anzukaufen. Mit Rücksicht auf die großen Ausgaben, die der Klub infolge der Ausgestaltung der Klubräume hatte, gestattet sich derselbe an die geehrten Mitglieder mit dem höflichen Ersuchen heranzutreten, zu den Ankaufskosten beisteuern zu wollen.

Diese Beisteuer soll eine **durchaus freiwillige** sein. Es werden alle Beträge ohne Rücksicht auf deren Höhe dankend entgegengenommen.

Das Klubsekretariat versendet an alle Mitglieder Posterlagscheine des Klub und es wird gebeten, Spenden auf diesem Wege dem Klub zuzuführen.

Neue Begünstigungen*).

Für die Kriegsausstellung in Wien (Kaisergarten im k. k. Prater) sind ermäßigte Eintrittskarten zu 50 h (normaler Eintrittspreis 60 h) für Klubmitglieder und deren Angehörige im Klubsekretariate erhältlich.

Die „Neue Freie Presse“ kostet im ermäßigten Abonnement durch das Sekretariat des Klub ab 1. Juni 1916 für den Monat K 4 (statt K 3·60) und für das Vierteljahr K 12 (statt K 10·80).

*) Wir ersuchen, von dieser sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und etwaige, auf die Begünstigungen bezüglichen Wünsche und Beschwerden dem Klubsekretariate brieflich bekanntzugeben.

K. K. priv. Oesterreichische Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe.

Kundmachung.

In der am 2. April 1914 stattgehabten ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der K. K. priv. Oesterreichischen Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe wurde der Beschluß gefaßt, das Aktienkapital von 150 Millionen Kronen durch Ausgabe von 62.500 auf den Inhaber lautenden Aktien im Nominalbetrage von K 320·— auf 170 Millionen Kronen zu erhöhen.

In Ausführung dieses Beschlusses gibt der Verwaltungsrat hiemit die Modalitäten der Geltendmachung des Bezugsrechtes bekannt: Den Besitzern von Aktien der Credit-Anstalt, bezw. von deren Stelle vertretenden Depotscheinen, sowie den Begründern der Anstalt werden nach Maßgabe ihrer Bezugsberechtigung die neuen Aktien, welche an den Geschäftsergebnissen der Anstalt vom 1. Jänner 1916 ab teilnehmen, **zum Kurse von K 575·— pro Stück** angeboten. Den Inhabern der derzeit im Umlaufe befindlichen Aktien, bezw. Depotscheine wird das Recht eingeräumt, **auf je zehn alte Aktien eine neue Aktie** zu beziehen. Aktienbruchteile werden nicht berücksichtigt. Das Bezugsrecht ist bei sonstigem Erlöschen desselben in der Zeit **von Freitag den 2. bis inklusive Dienstag den 13. Juni d. J.** anzumelden.

Wien, am 30. Mai 1916.

K. k. priv. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel- und Gewerbe.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

□ Eigene Wintersportanlagen. □

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz, Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler“ in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

In der Monarchie best eingeführtes Teilzahlunghaus der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche

liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5. K. k. hand.-ger. prot. Uhrmacher. K. k. beeideter Sachverständiger.

Gegründet 1842. Gegründet 1842.

:: Bis Ende 1915 über 5300 Lokomotiven geliefert. ::

Telegramm-Adresse: **Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt.**
Telephon-Nummer 6 Wiener-Neustadt.

Actien-Gesellschaft

der

Lokomotivfabrik

vormals

G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Abteilung für Lokomotivbau:

Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart, für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen.

Abteilung für Kesselbau:

Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate, sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe.

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:

Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art. Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall.

Vorzüglichste Ausführung. □ Prompteste Bedienung.

Schnelldreh-Revolverstahl №5% Marke

als **Schnell-** und **Hart-Drehstahl** noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 681

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 — **Wien X/1** — Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 749

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

Für das österreichische Patent **Nr. 60549** des Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenvereins Aktiengesellschaft Osnabrück vom 1. April 1913, betreffend eine

Schienenunterlagsplatte

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht.

Gefl. Anfragen zu richten an **Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenverein A.-G. Osnabrück.**

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Heiz- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Brikettwerken in Dziedzitz (Österr. Schlesien).

A. Fross-Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.

Zweigniederlassung: Prag, VII. Bubnaerstraße 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.

Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- u. Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.

◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 14. Wien, den 15. Juli 1916. XXXIX. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Anzeigen. — Betriebseinrichtungen englischer Eisenbahnen. Von Dr. Rudolf Sanzin. Auszug aus dem am 13. Jänner 1914 im Club der österreichischen Eisenbahnbeamten gehaltenen Vortrage. (Fortsetzung folgt.) — Schiffahrt und Hafenbau. Vom Geheimen Baurat Prof. de Thierry, Rektor der Technischen Hochschule in Berlin. (Schluß.) — Verschiedenes: Anerkennung der Leistungen der Eisenbahnen im Kriege gegen Italien. Verkehrs- und Einnahmenentwicklung der Eisenbahnen. Strafnachlaß bei Dienstvergehen der Eisenbahnbediensteten. Kriegsunterstützung für Staatspensionisten in Ungarn. Eisenbahn Lemberg—Bełzec (Tomaszów). Gründung einer Warenabteilung des Reichswirtschaftsbundes der Festangestellten. Zivilgüterverkehr mit Serbien, Bulgarien und der Türkei. Ergebnisse der Arad-Csanáder Eisenbahn-Aktiengesellschaft. — Buchanzeigen: Der Oberbau auf hölzernen und eisernen Querschwellen. Kunsthistorischer Übersichtsplan von Wien. Gloria, Viktoria. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Betriebseinrichtungen englischer Eisenbahnen.

Von Dr. **Rudolf Sanzin.**

Auszug aus dem am 13. Jänner 1914 im Club der österreichischen Eisenbahnbeamten gehaltenen Vortrage.

(Fortsetzung zu Heft 13.)

Das Vorsignal (in England Distantsignal genannt) besteht aus einem am Ende ausgeschnittenen Flügel und ist immer unterhalb des Flügels des Hauptsignales angebracht. Der Flügel des Vorsignales steht wagrecht, wenn das zugehörige Hauptsignal auf Halt steht, er steht schief nach abwärts, wenn das zugehörige Hauptsignal auf Frei steht. Es zeigen daher Vorsignal und Hauptsignal dieselben Armstellungen.

Abgesehen davon, daß nach unseren Signalbegriffen das Vorsignal andere Formen und Stellungen erhalten müßte als das Hauptsignal, ist doch diese grundsätzliche Vereinigung von Haupt- und Vorsignal auf einem Mast ungemein erfolgreich und ich glaube, daß dieser Einrichtung es hauptsächlich zu danken ist, daß auf den englischen Eisenbahnen ungemein rasch und doch sehr sicher gefahren wird. Der Lokomotivführer ist durch diese Einrichtungen über die Stellung der Signale schon so früh unterrichtet, daß er genügend Zeit für seine Vorbereitungen hat. Außerdem ist die Zahl der Signale auf die Hälfte vermindert nnd das ist sicher auch ein wesentlicher Vorteil.

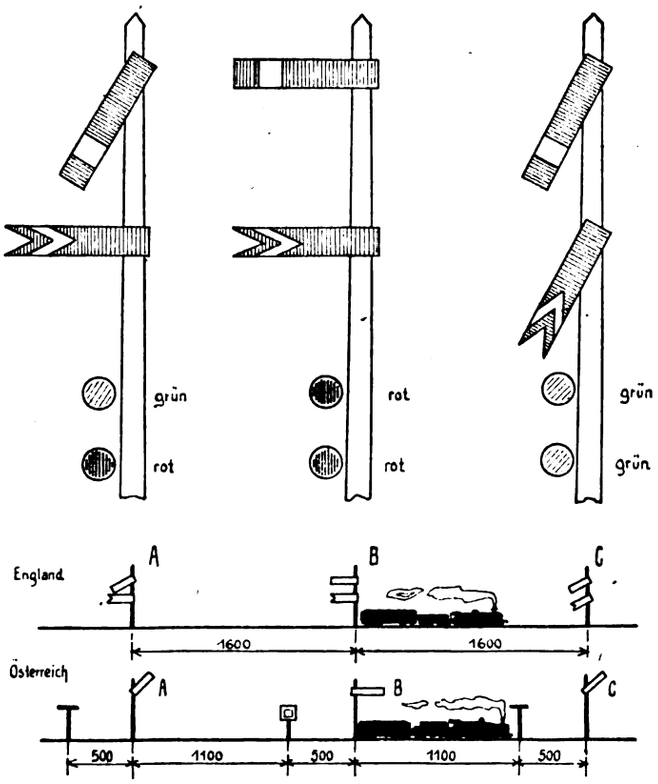
In Abb. 3 ist die englische und österreichische Signaleinrichtung gegenübergestellt. Bei der englischen Einrichtung ist der Lokomotivführer bereits einen ganzen Blockabschnitt vorher gewarnt, wenn das nächste Blockhauptsignal auf Halt steht. Bei der österreichischen Einrichtung steht das Vorsignal auf Bremsweglänge vom Hauptsignal und muß gewöhnlich die Bremsung beim Vorsignal beginnen, um am Hauptsignal rechtzeitig anzuhalten. Das Vorsignal ist ja allerdings eine sehr wertvolle Unterstützung des Hauptsignales, aber es steht so nahe an demselben, daß es eigentlich selbst schon die Bedeutung des Hauptsignales übernimmt. Das Hauptsignal ist eigentlich nur mehr die Bezeichnung des Haltepunktes.

Das englische Signalwesen kennt im Eisenbahnbetrieb nur das grüne Licht für Freistellung der Signale und das rote Licht für die Haltstellung. Das weiße Licht ist, wie ja auch bereits in Deutschland, für Signale verschwunden, da die Gefahr der Verwechslung mit anderen Lichtern zu nahe liegt. Es ist dadurch der Begriff „Langsam" und „Vorsicht" in England ohne besondere Lichtfarbe geblieben. Es wird dies nicht weiter als Nachteil empfunden, da man Langsamfahrsignale durch weiß beleuchtete Transparente gibt, die gleich die zulässige Fahrgeschwindigkeit in Ziffern anzeigen. Man findet in gleicher Weise auch Warnungen vor Abzweigungen oder die Aufforderung, die Lokomotivpfeife ertönen zu lassen.

Es zeigt somit am Blocksignal mit Vorsignal das obere Licht die Stellung des Hauptsignales, das untere Licht die Stellung des Vorsignales. Für beide gilt grün als „Frei" rot als „Halt". Ist das Hauptsignal auf Frei, das Vorsignal auf Halt, so zeigt das Licht oben grün das Licht unten rot. In diesem Fall darf in England das rote Licht überfahren werden, es drückt jedoch die Warnung aus, daß das nächste Hauptsignal auf Halt zeigt. Gewiß ist dies mit unseren Signalbegriffen nicht zu vereinbaren, dennoch hat diese ungemein einfache Verbindung von stets zwei Signalen mit nur zwei Farben wegen seiner Einfachheit viel für sich.

Digitized by Google

Sehr hübsch sind in der englischen Signalordnung auch die Einfahrtsignale ausgebildet. Für jedes Geleise ist ein besonderes Haupt- und ein besonderes Vorsignal für die Ausfahrt aus diesem Geleise vorgesehen. Alle Signale einer



Einfahrt sind auf einer gemeinsamen Brücke oder einem Mast mit Querstück vereinigt. Die Signale der Hauptgeleise sind etwas höher gestellt, als die der Nebengeleise.

Wie aus Abb. 4 zu entnehmen ist, kann bei der englischen Einrichtung, zum Beispiel für eine Station mit fünf Geleisen, die Einfahrt zweifellos auf jedes beliebige Geleise dem Lokomotivführer angezeigt werden, wobei noch durch die Anbringung der Vorsignalarme auch die Durchfahrt oder das Anhalten in der Station gesichert ist.

Das Einfahrtsignal nach dem deutschen und österreichischen Vorbild, das mit mehr als drei Flügeln kaum ausgeführt wird, kann die Einfahrt sicher nur auf drei Geleise anzeigen, wobei es jedoch nur Gedächtnissache ist, welches Geleise durch die verschiedenen Signalbilder bezeichnet ist.

Es ist auch nicht möglich, die Durchfahrt für ein anderes als das Hauptsignal zu geben, da das möglicherweise beim Einfahrtsignal aufgestellte Vorsignal des Ausfahrtsignales nur für das Hauptgeleise gelten kann.

Es wäre wohl zu erwägen, ob man nicht die vollständig klare Darstellung der englischen Einfahrtsignale auch auf unsere Signale anwenden könnte.

Wertvoll und nachahmenswert ist die große Sorgfalt, die in England der guten Sichtbarkeit der Signale zugewendet wird. Die Flügel sind stets voll und nicht durchbrochen ausgeführt. Die Flügel sind grellrot gestrichen und tragen etwas innerhalb des äußeren Endes einen breiten weißen Streifen, der am Hauptsignal rechteckige, am Vorsignal schwalbenschwanzförmige Form hat.

Die volle Ausführung des Flügels mit einem gleichmäßigen Anstrich bewirkt eine weit bessere Sichtbarkeit als an durchbrochenen, mit zwei- und dreifach geteilten Anstrich versehenen Signalarmen.

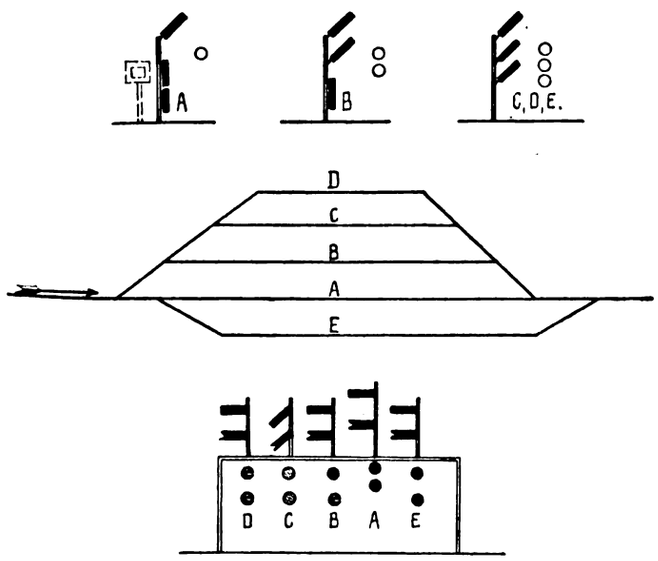
Bekanntlich ist das vielfarbige, durchbrochene Bild auf größere Entfernungen schlecht sichtbar. Unsere aus Gitterwerk hergestellten, mehrfach gestreiften Flügel stehen daher an guter Sichtbarkeit den englischen Signalen nach.

Sehr sorgfältig ist in England der Hintergrund für die Signalbilder hergestellt. An Tunnel-Eingängen, Bahnhofgebäuden und Brücken sind hiezu oft große Flächen mit weißer Ölfarbe gestrichen, oder es sind, wo ein gleichmäßiger Hintergrund fehlt, weiß gestrichene Holzwände aufgestellt.

An ungünstigen Stellen sind die Signalmaste oft ungemein hoch. Stehen Signale hinter Brücken, Übergängen usw., wo der obere Signalarm einige Zeit verdeckt bleibt, so ist in geringer Höhe des Signalmastes ein Wiederholungssignal angebracht, das gleichzeitig mit dem oberen Signal gestellt wird.

Der Grundsatz, daß sich die Signale durch Form und Farbe zu unterscheiden haben, ist in England jedenfalls viel strenger durchgeführt als in der österreichischen Signalordnung.

Wir besitzen leider gegenwärtig Vorsignale und Hauptsignale von ganz gleicher Form, die sich nur durch die Farbe unterscheiden. Es bestehen Vorsignale, die mit rechteckigen Tafeln und mit runden Scheiben bei grünem Anstrich „Langsam" oder „Vorsicht" anzeigen, während sie in denselben Formen mit rotem Anstrich „Halt" gebieten. Die Farbe allein ist jedoch bei ungünstiger Beleuchtung, Dämmerung, und bei nicht genügend leuchtendem Anstrich



erst auf kurze Entfernung sichtbar. Die runde und rechteckige Scheibe als Haltsignal soll ja später wahrscheinlich vom Flügelsignal völlig verdrängt werden. Jetzt aber ist im Signaldienst der böse Fall vorhanden, daß Signale derselben Form verschiedene Bedeutung haben. Hier wäre dringende Abhilfe nötig.

Digitized by Google

Besonders sorgfältig ist in England der Nebelsignaldienst ausgebildet. Sobald Nebel eintritt, werden von den Signalbuden aus die „Fogmen", Nebelmänner zu ihren Posten berufen. Bei Tag stellen die Bahnmeister die erforderlichen Leute, bei Nacht werden bestimmte Leute mit Klingelwerken aus den Wohnungen berufen. Der Nebelmann nimmt grundsätzlich bei Vorsignal Aufstellungund legt zwei Stück Knallsignale auf die Schienen, sobald der Signalarm des Vorsignales die Haltstellung des Hauptsignales anzeigt. Er wiederholt außerdem das Signal des Armes durch sein Handsignal.

Es werden somit bei Nebel bei auf Halt stehendem Hauptsignal am Vorsignal zwei Knallsignale überfahren. Der Führer ist hiedurch gewarnt, kann seine ganze Aufmerksamkeit dem Hauptsignal zuwenden und braucht nicht schon mit verminderter Geschwindigkeit gegen das Vorsignal heranfahren. Die Sicherheit des Betriebes ist durch diese Einrichtung so gesteigert, daß sich der Verkehr auf den englischen Eisenbahnen selbst bei starkem Nebel oft wider Erwarten regelmäßig abwickelt.

Gegenwärtig finden auf einigen englischen Eisenbahnen Versuche in größerem Umfange statt, die Stellung der Signale im Führerhaus der Lokomotive unzweifelhaft, selbsttätig zu wiederholen.

Die Signale an der Brust der Lokomotiven sind bei den englischen Eisenbahnen nicht einheitlich ausgebildet. Im allgemeinen wird durch die Signale an der Brust der Lokomotive die Gattung des Zuges und das Fahrtziel ausgedrückt. Bei der raschen Zugfolge und den zahlreichen Abzweigungen, die von den durchgehenden Zügen ohne Aufenthalt durchfahren werden, scheint diese Einrichtung zweckmäßig. In vielen Fällen werden die Weichen für einen abzweigenden Zug erst gestellt, nachdem sich der Stellwerkswärter aus dem Signalbild an der Brust der Lokomotive die Überzeugung verschafft hat, daß dieser Zug abzuzweigen hat. Oft ist noch ein besonderes Pfeifensignal vorgeschrieben, das den Stellwerkswärter zur Bedienung der betreffenden Weichen auffordert.

Die Signale am Schlusse der Züge sind einheitlicher. Bei Nacht ist der Schluß des Zuges durch ein oder zwei rote Laternen gekennzeichnet.

Wichtig und in mancher Beziehung nachahmenswert am heutigen englischen Eisenbahn-Signalwesen muß somit erscheinen 1. die große Sorgfalt, die der guten Sichtbarkeit und der Deutlichkeit des Signalbildes gewidmet wird, 2. die völlige Vermeidung des weißen Lichtes im Eisenbahn-Signalwesen, endlich 3. die gute Ausbildung des Nebelsignaldienstes.

Die Leitung des Verkehrsdienstes erfolgt in England nicht wie in Österreich oder Deutschland durch einen Verkehrsbeamten oder Fahrdienstleiter in jeder Station, sondern liegt ausschließlich in Händen der Signalwärter in den Stellwerken. Eine mündliche Abfertigung oder Verständigung zwischen Signalwärter und Zugbegleiter findet nicht statt. Als Verständigungsmittel dienen allein die feststehenden Signale. Nur bei der Führung von Sonderzügen, bei Unregelmäßigkeiten usw. greift der dem Verkehrsdienst eines größeren Streckenabschnittes vorstehende Oberbeamte ein, der seinen Sitz in einer wichtigen, größeren Station hat und in seinen Obliegenheiten etwa unseren Verkehrskontrolloren entspricht. Die Vorstände der Eisenbahnstationen sind nur mit administrativen Geschäften betraut.

Betrieb viergeleisiger Strecken. Im Jahre 1911 bestanden in England nahezu 2000 *km* viergeleisige Strecken, hievon hatte die London und Nord-West-Bahn allein 422 *km* im Betrieb. Dieser Umstand ladet wohl ein, den Betrieb auf viergeleisigen Strecken etwas eingehender zu studieren, da viergeleisige Strecken in so großem Umfang in Europa sonst nicht vorhanden sind.

Wie zu erwarten, sind hauptsächlich die von London ausgehenden Strecken viergeleisig.

Diese Strecken sind größtenteils aus den früheren zweigeleisigen Strecken hervorgegangen und bilden gewöhnlich je zwei zweigeleisige Hauptstrecken nebeneinander, wobei auf jedem Doppelgeleise links gefahren wird.

Das ältere Doppelgeleise ist meist mit Rücksicht auf die bestehenden Personenbahnhöfe für den Personenzugdienst bevorzugt, während das hinzugekommene Doppelgeleise mehr dem Güterverkehr dient. Ersteres Doppelgeleise wird gewöhnlich als „Fast", das ist für den schnellen Betrieb, letzteres als „Slow" für den langsamen Betrieb bezeichnet. Eine strenge Trennung der Züge ist jedoch nirgends durchgeführt und man benützt beide Geleise einer Richtung nach den vorhandenen Verhältnissen. Ein Umwechseln von einem Hauptgeleise zum anderen findet jedoch nur in den Hauptstationen statt, während in selbst größeren Zwischenstationen die vier Geleise durch Weichen oft gar nicht verbunden sind, soll ja eben die Trennung der raschen und der langsamen Züge ein Vorfahren fast völlig vermeiden.

Bei einigen neueren Strecken, zum Beispiel bei der London und Süd-Westbahn sind jedoch die Geleise gleicher Richtung nebeneinander gelegen. Die inneren Geleise sind für die schnellen Züge, die äußeren für die langsamen. Bei dieser Anordnung ist der Übergang von einem Geleise zum anderen sehr erleichtert, da die Geleise der Gegenrichtung nicht gekreuzt werden brauchen. Diese Anordnung hat noch den weiteren Vorteil, daß die Geleise der Güterbahnhöfe nur an die äußeren Hauptgeleise der langsamen Züge angeschlossen werden brauchen und die innenliegenden Geleise für den Schnellverkehr nur sehr wenige Weichen erhalten. Die Geleise der schnellen Züge erhalten in mittleren und kleinen Bahnhöfen oft auch gar keine Bahnsteige. Bei dieser Anlage ergeben sich in den Bahnhöfen auch die einfachsten Geleiseführungen für die in der Mitte liegenden Schnellzuggeleise, während man die Geleise für die langsam fahrenden Züge leichter außen um die Bahnhofgebäude führen kann. Die Trennung der Züge für die „langsamen" und „schnellen" Geleise wird mit Rücksicht auf die Aufenthalte und die mittlere Fahrgeschwindigkeit der Züge vorgenommen. Schnellzüge, Personenzüge und rasche Güter-

Digitized by Google

züge die nur in den größeren Stationen halten, fahren auf den Geleisen für die raschen Züge. Personenzüge, die in allen Stationen halten und gewöhnliche Güterzüge fahren auf dem Geleise für langsame Züge. Mitunter tritt ein Umwechseln von einem zum anderen Geleise ein, wenn etwa eine Überholung eines Schnellzuges durch einen anderen stattfindet, wenn ausnahmsweise in einer kleinen Station zu halten ist, die am „schnellen" Geleise keinen Bahnsteig besitzt, bei Abzweigungen, die zur Vermeidung von unnötigen Kreuzungen nur von den äußeren Geleisen wegführen usw. Das Umwechseln von einem zum anderen Geleise in derselben Fahrtrichtung findet nur in größeren Stationen statt und ist durch Signale gut gesichert. Das Umwechseln findet, auch wenn es nicht vorher angesagt ist, ohne Aufenthalt statt, die Signale sorgen dafür, daß der Lokomotivführer vom Geleisewechsel schon frühzeitig genug verständigt ist. Hiebei erweist sich die Kennzeichnung der Züge an der Brust der Lokomotive der Gattung nach als vorteilhaft, da ein derartig abgelenkter Zug bei der Annäherung an die Station sofort erkannt wird, auch wenn die fahrplanmäßige Zugfolge eine Störung erfahren hat und die Verständigung nicht rechtzeitig erfolgte.

Im allgemeinen spielt sich jedoch der Betrieb auf viergeleisigen Strecken äußerst einfach ab, da Überholungen der raschen Züge untereinander kaum regelmäßig vorkommen und die Überholung der Güterzüge durch die Personenzüge auf den „langsamen" Geleisen in den Hauptgüterbahnhöfen durchgeführt wird.

Nach den Beobachtungen, die ich anstellen konnte, bietet die letztere Anordnung viergeleisiger Strecken (das heißt die Legung der Geleise gleicher Richtung nebeneinander und die Verwendung der inneren Geleise für den Schnellverkehr), jedenfalls die vorteilhafteste Lösung. Für Neuanlagen kann keine andere grundsätzliche Bauweise in Betracht kommen.

Auf viergeleisigen Strecken sind die Signale der „schnellen" Geleise höher gestellt, als jene für die „langsamen", so daß die Unterscheidung keine Schwierigkeiten verursacht.

Maschinendienst. Die Vorstände des Maschinendienstes (Chef-mechanical-engineer, Locomotiv-Superintendant) der großen englischen Eisenbahnen sind mit Rücksicht auf die große Bedeutung, die dem Entwurf und dem Bau neuer Fahrzeuge durch die eigenen Eisenbahn-Werkstätten beigemessen wird, gewöhnlich aus den Konstruktionsbureaus und aus dem Werkstättendienst hervorgegangen. Diese Dienstzweige werden als Vorschule für die leitenden Stellen des Maschinendienstes angesehen.

Der eigentliche Zugförderdienst, der Werkstättendienst und die Materialbeschaffung sind dem ersten Maschineningenieur gemeinsam unterstellt, mit je einem besonderen Vorstand. Die Zahl der leitenden Ingenieure ist jedoch sehr gering. Natürlich ihr Wirkungskreis dementsprechend größer. Namentlich im eigentlichen Zugförderdienst werden zahlreiche auch mittlere Beamte verwendet, die aus dem Stand der Maschinenmeister, Werkmeister und Lokomotivführer hervorgegangen sind. Die Vorstände der Heizhäuser sind gewöhnlich derartige Beamte, deren Wirkungskreis allerdings viel weiter eingeengt ist als bei unseren Verwaltungen.

Unter den leitenden Ingenieuren ist in den letzten Jahren eine wachsende Zahl von Hochschulingenieuren zu bemerken, die ihre Bildung an den in letzter Zeit mit technischen Fächern und Laboratorien neu ausgestalteten Universitäten erlangten. Der praktischen Ausbildung wird jedoch, wie bisher, besonderer Wert beigelegt. Neben praktischen Arbeiten in allen Fächern des Werkstättendienstes und einer längeren Verwendung im Fahrdienst gilt eine mehrjährige Arbeitszeit im Konstruktionsbureau für die Erlangung einer höheren Stelle im Maschinendienst als unerläßlich.

Die Maschinendirektoren der großen englischen Eisenbahnen besitzen vielfach den Ruf hervorragender Fachmänner. Als bemerkenswert wäre hervorzuheben, daß es nicht selten vorkommt, daß hervorragende leitende Ingenieure von einer im Wettbewerb stehenden Eisenbahnverwaltung gewonnen werden, um den Fahrpark für weitere Unternehmungen leistungsfähig zu gestalten.

(Fortsetzung folgt.)

Schiffahrt und Hafenbau.

Vom Geheimen Baurat Prof. de Thierry, Rektor der Technischen Hochschule in Berlin.

(Schluß zu Nr. 13.)

Ähnliche Vorteile, wie die Beförderung von Getreide in losen Ladungen, gewährt der Versand von Petroleum in Tankschiffen. Diese Beförderung hat für ganze Ladungen die früher übliche Versandart in Fässern so gut wie gänzlich verdrängt, weil außer der Ersparnis der Kosten der Fässer auch deren Gewicht in Wegfall kommt. So wären beispielsweise, um eine Ladung von 6000 *t* Petroleum zu befördern, 39.000 Fässer hiezu erforderlich. Mit Hilfe von Pumpen kann eine solche Ladung, die früher nur in etwa zwölf Tagen gelöscht werden konnte, jetzt in etwa $1^1/_4$ Tag an Land gebracht werden. Die Aufstellung der Petroleumbehälter an Land ist innerhalb gewisser Grenzen unabhängig von der Liegestelle des Dampfers. Leichte Brücken, wie man sie in Rotterdam oder in Antwerpen findet, und die lediglich die Rohrleitungen zu tragen haben, sind für diesen Betrieb völlig ausreichend. Es bedarf also hiefür keiner kostspieligen Kaimauern und selbst besondere Hafenbecken sind entbehrlich. Dort aber, wo für den Petroleumverkehr besondere Hafenbecken angeordnet werden, bringt die kurze Entladezeit der Tankdampfer den Vorteil großer Leistungsfähigkeit verhältnismäßig kurzer Uferstrecken mit sich, so daß kleine Hafenbecken für die Bewältigung eines großen Verkehrs ausreichen.

Die Anpassung an die Forderungen der Schiffahrt bietet daher, sofern der Massengüterverkehr in Frage kommt, dank den Fortschritten in der Ausrüstung der Häfen mit Maschinen keine nennenswerte Schwierigkeit mehr.

Schwieriger wird die Aufgabe bei dem Stückgutverkehr. Die Forderungen, daß die Ent- und Beladezeit des Schiffes möglichst abgekürzt werde und daß die Ladung eines Dampfers an Land nicht mehr Uferlänge in Anspruch nehme, als der Schiffslänge entspricht, haben dazu geführt, daß mit der Zunahme der Schiffsabmessungen die Anzahl der Krane vermehrt und die Schuppen immer breiter werden mußten. In keinem

Digitized by Google

Hafen der Welt erreicht die Anzahl der Krane diejenige des Hamburger Hafens, in welchem schon im Jahre 1910 ein Kran auf 20·8 *m* Kailänge entfiel. Auffallend ist es, daß im Neuyorker Hafen keine und in den übrigen amerikanischen Häfen nur eine geringe Anzahl von Uferkranen für den Stückgüterverkehr vorhanden ist. Die Amerikaner geben als Grund hiefür an, daß die leichte Bauweise der Ladezungen die Aufstellung von fahrbaren Uferkranen nicht gestattet und daß die gedeckten Eisenbahnwagen, die in Amerika üblich sind, der Verwendung von Kranen hinderlich seien. Solche Gründe würden bei dem scharfen Wettbewerb unter den europäischen Häfen auf dieser Seite des Ozeans schwerlich als stichhaltig anerkannt werden. Es ist vielmehr in allen europäischen Häfen das Bestreben erkennbar, durch Vermehrung der Uferkrane und durch Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit die Ent- und Beladung möglichst zu beschleunigen, um damit den Hafenaufenthalt der Schiffe abzukürzen. Das Hebevermögen der Uferkrane ist, obwohl durchschnittlich kaum die Hälfte ausgenutzt wird, auf 3 *t* gesteigert. An einer Luke arbeiten mitunter drei Krane, vielfach nur zwischen Deck und Schuppen, während das Löschen und Laden auf dem Schiff zwischen Raum und Deck durch die Schiffswinden besorgt wird. Da eine Vermehrung der an einer Schiffsluke arbeitenden Krane aus Raummangel unmöglich ist, sind neuerdings im Hamburger Hafen Uferdrehkrane in Betrieb genommen worden, die mit einem Laufkatzenkran versehen sind. Obwohl im Hamburger Hafen der Stückgüterverkehr gegenüber dem Massengüterverkehr überwiegt, ist es trotz der gewaltigen Längenausdehnung der Kaie, die der Abfertigung von Seeschiffen dienen, notwendig, einen Teil dieses Verkehrs auf den Strom zu verweisen, so daß der Güterverkehr an den Kaien nur etwa ein Drittel des gesamten Umschlags ausmacht.

Die Einrichtung von Privatkaien, das heißt von Kaien, die ausschließlich zur Verfügung bestimmter Schiffahrtsgesellschaften stehen, und eine Trennung zwischen Lösch- und Ladeschuppen, wie dies in Hamburg bei den Privatkaien üblich ist, erhöht zweifellos die Leistungsfähigkeit der Kaien. Diese findet darin ihren Ausdruck, daß in Hamburg sowohl die Kailänge wie auch die Schuppenfläche bei den Privatkaien viel wirtschaftlicher ausgenutzt wird als bei den Staatskaien. Die Bedeutung der hamburgischen Reederei, für deren Schiffe Hamburg Anfang- und Endhafen ist, geht daraus hervor, daß in diesem Hafen etwa ein Viertel der gesamten Kailänge an private Gesellschaften verpachtet ist.

In vielen Häfen kann gewiß die Leistungsfähigkeit der Kaie durch eine größere Anzahl von Kranen erhöht werden. Der Vermehrung der Uferkrane sind aber gewisse Grenzen dadurch gegeben, daß die Anzahl der an einem Schiff arbeitenden Krane wegen der Schiffsluken und wegen des Kairaumes nicht beliebig vermehrt werden kann. Eine zu weit getriebene Vermehrung der Krane ist auch unwirtschaftlich, weil sie nicht genügend ausgenutzt werden können.

Die Ausnutzung der Kaie und der Uferkrane hängt auf das engste mit der Möglichkeit, die Schuppen rasch zu entleeren, zusammen. Und diese Aufgabe gestaltet sich zu einer außerordentlich schwierigen infolge der Abmessungen, die den Schuppen gegeben werden müssen, damit sie die Ladung der modernen großen Dampfer aufzunehmen vermögen. Die ersten Schuppen im Sandtorhafen in Hamburg hatten nur etwa 65 *m* Länge und 14·8 *m* Breite, die in der zweiten Hälfte der Siebzigerjahre erbauten Schuppen des Eisenbahnhafens in Rotterdam 18 *m* Breite. Bei dem Bau des Hafens I in Bremen, der Schiffe von nur 5 *m* Tiefgang aufnehmen sollte, wurde die Schuppenbreite 37 und auf 40 *m* erhöht. Dies war Ende der Achtzigerjahre. 20 Jahre später, beim Bau des Hafens II, mußte wegen der inzwischen gesteigerten Tragfähigkeit der Dampfer größeren Tiefgangs die Schuppenbreite bis auf 66 *m* vermehrt werden, während die Schuppen im Kaiser Wilhelm-Hafen in Hamburg bei 400 *m* Länge eine Breite von 60 *m* haben. In anderen Häfen hat man aus Platzmangel die Schuppen mehrgeschossig angeordnet. So findet man in Kopenhagen und Liverpool zweistöckige, in Manchester sogar vierstöckige Schuppen, bei welchen sich die Krane auf dem Schuppendach befinden. Bei uns besteht eine gewisse Abneigung gegen die mehrgeschossigen Schuppen wegen der mangelhaften Beleuchtung im Schuppeninnern, die bei der Besichtigung, Sortierung und Probeentnahme der angekommenen Güter hinderlich ist. Die Schwierigkeit, die mit zunehmender Breite der Schuppen wächst, liegt darin, daß die Förderwege im Innern des Schuppens sowohl beim Belegen des Schuppens als auch bei dessen Entleerung sehr groß werden. Dem Vorschlage amerikanischer Ingenieure, durch Hängebahnen den Maschinenbetrieb in den Schuppen einzuführen, dürfte ebenso wie der Einführung von Förderbändern die Schwierigkeit der damit festbestimmten Wege in einem Schuppen großer Grundfläche entgegenstehen. Denn ebenso wie die auf dem Kai arbeitenden Uferkrane je nach der Lage der Schiffsluken verschoben werden müssen, ändert sich im Schuppeninnern die Lage der Gänge, auf welchen die Güter vom Kran zum Lagerplatz befördert werden. Dort, wo die Güter mit Landfuhrwerk vom Schuppen zum Speicher befördert werden, wie es in Bremen vielfach üblich ist, hat man Unterfahrten in den Schuppen angelegt und ladet außerdem an den Stirnseiten der Schuppen, während an den Längsseiten Eisenbahnwagen beladen werden können. Durch diese Unterfahrten, ebenso wie durch Einführung der Geleise in das Schuppeninnere, wie es in Havre bei einem dem Baumwollverkehr dienenden Schuppen von 114 *m* Breite der Fall ist, geht aber Lagerraum verloren, abgesehen davon, daß der Betrieb mit Lokomotiven die Feuersgefahr erhöht.

Die Zunahme der Schiffsabmessungen hat somit neben den vermehrten Kostenaufwendungen durch teure Kaimauern in großer Wassertiefe, durch zahlreiche Krane und durch Schuppen von großer Breite eine geringere Leistungsfähigkeit des Kais, auf die Längeneinheit bezogen, zur Folge gehabt. Durch Erhöhung der vom Schiff oder von der Ladung zu tragenden Gebühren einen Ausgleich hiefür zu schaffen, ist eine Maßnahme, die nur unter Berücksichtigung des Wettbewerbs der Häfen untereinander und der Frachtsätze auf den Binnenwasserstraßen und der Eisenbahnen nach dem Hinterlande zulässig ist.

Mit dem Ausbau unserer Häfen, damit sie den gesteigerten Anforderungen der in den Dienst des Güterumtausches zwischen allen Völkern des Erdballes gestellten Schiffahrt genügen, sind somit nicht nur technisch schwierige Aufgaben, sondern auch wirtschaftliche Fragen von größter Tragweite verknüpft.

Mit Stolz können wir feststellen, daß unsere deutschen Seehäfen vorbildlich geworden sind durch das ersprießliche Zusammenwirken aller beteiligten Kräfte, und zwar nicht nur der Techniker verschiedener Fachrichtungen, sondern auch des Kaufmanns, bei dem schließlich die zweckentsprechende Anordnung des ganzen Werks in der Wettbewerbfähigkeit seiner Ware zum Ausdruck kommt. Manche Verhältnisse werden sich durch den Krieg ändern, zuversichtlich dürfen wir aber der Zukunft auch in dieser Hinsicht entgegensehen, denn auch im wirtschaftlichen Kampf wird sich die beste Rüstung bewähren.

Der Ausspruch des Großen Kurfürsten: „Handel und Schiffahrt sind die vornehmsten Säulen eines Staates", die Fürsorge, die er und König Friedrich II. der Handelsschiffahrt angedeihen ließen, beweisen, daß die Herrscher Preußens frühzeitig die Bedeutung der Handelsschiffahrt für das Gedeihen des ganzen Landes erkannt haben. Diese Fürsten sahen auch die Notwendigkeit ein, die Handelsflagge durch eine mächtige Kriegsflotte zu schützen. Unserem Kaiser ist es gelungen, die weitausschauenden Pläne seiner Vorfahren zu verwirklichen.

Digitized by Google

Die Tatsache, daß vor dem Kriege Deutschlands Handelsflotte den zweiten Platz unter den Handelsflotten der ganzen Welt einnahm, beweist, zu welchen Erfolgen die wissenschaftliche Technik im Dienste deutschen Unternehmungsgeistes führen muß. Der Ausbau und die Ausrüstung unserer Häfen, ihre Verbindung durch leistungsfähige Wasserstraßen und Eisenbahnen mit einem Hinterlande, das weit über die Grenzen des Deutschen Reiches sich erstrecken wird, sind die Vorbedingungen für den Sieg in dem friedlichen Wettbewerb, der nach Beendigung des blutigen Ringens einsetzen wird. Dieselbe Zuversicht, von der die märkischen Abgeordneten erfüllt waren, als ihnen bei ihrer Huldigungsfahrt nach Ofen vom König Sigismund versprochen wurde, daß der Burggraf Friedrich von Nürnberg als Verweser der Mark Brandenburg Frieden und Ordnung wiederherstellen werde, beseelt heute nicht nur das märkische Volk, sondern alle Stämme des Deutschen Reiches. Die Hohenzollernfürsten schufen Frieden und Ordnung in ihren Landen, und durch rastlose Arbeit ist das märkische Land zu einem Eckstein des mächtigen Deutschen Reiches geworden. Heute hegt das deutsche Volk das felsenfeste Vertrauen, daß es seinem Kaiser gelingen wird, der Welt den Frieden zurückzugeben, dessen sie zur Fortsetzung ihrer Friedenswerke bedarf. Dann wird auch der Tag wiederkehren, an dem die deutsche Flagge die Erzeugnisse deutschen Fleißes auf ihren Fahrten in alle Weltteile schützen wird. Unseren Seehäfen wird dann auch neues Leben zuströmen, und wie Meister Goethe einst den Ausspruch tat: „Das freie Meer befreit den Geist", wird mit der Befreiung der Meere auch die Befreiung der Geister vom Nebel des Hasses und des Neides als bleibendes Vermächtnis dieses Krieges die Zeiten überdauern. Die Welt wird sich dann wohl erinnern, daß sie einst unseren Kaiser den Friedenskaiser nannte, und erkennen, daß er nur notgedrungen in diesen ihm aufgezwungenen Krieg gezogen ist.

VERSCHIEDENES.

Anerkennung der Leistungen der Eisenbahnen im Kriege gegen Italien. Der Armee-Oberkommandant FM. Erzherzog Friedrich hat am 20. v. M. an die beteiligten Stellen folgendes Anerkennungsschreiben erlassen: „Der Krieg gegen den italienischen Erbfeind hat an die Alpenbahnen Österreichs außerordentliche Anforderungen gestellt. Die Bahnen der Alpenländer haben im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit die Erwartungen der Obersten Heeresleitung voll und ganz erfüllt. Ihr von Liebe zum Herrscherhaus und zur Heimaterde, von echtem, vaterländischem Geist erfülltes, von treuer, hingebungsvoller Pflichterfüllung beseeltes Personal, das selbst im feindlichen Feuer die Blutprobe des Mannesmutes und der aufopfernden Hingabe des Lebens bestand, hat sich ein bleibendes Verdienst um die erfolgreiche Kriegführung erworben. Das mustergültige Zusammenarbeiten der zivilen und militärischen Eisenbahnbehörden ist besonders bei der umfangreichen Vorbereitung für die rechtzeitige Heranbringung der Truppen in die Erscheinung getreten. Ich spreche daher allen beteiligten Militäreisenbahnbehörden, insbesondere der Zentraltransportleitung, den Feldtransportleitungen Innsbruck, Villach und Laibach sowie den staatlichen und privaten Transportleitungen Linz, Innsbruck, Villach, Triest und der k. k. priv. Südbahngesellschaft meinen besonderen Dank und meine rückhaltlose Anerkennung aus. Eisenbahner, noch ist der Krieg nicht beendet! Haben wir aber den Frieden erstritten, dann gebührt besonders Euch für Euer rastloses Wirken in diesem Eisenbahnkriege ein Reis vom Lorbeer des Kampfes."

Verkehrs- und Einnahmenentwicklung der Eisenbahnen. Die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen für den Monat April 1916 sind bei Ausschaltung der galizischen Staatsbahndirektionen um 4·7 Mill. Kronen höher als im April 1915. Im Zeitabschnitte Juli 1915 bis Ende April 1916 erhöhten sich die Einnahmen des Gesamtnetzes gegen die gleiche Zeit 1914/15 um 165·2 Mill. Kronen und übersteigen auch die Einnahmen der noch unter friedlichen Verhältnissen verlaufenden Vergleichszeit 1913/14 bereits um 17·1 Mill. Kronen.

Der Kohlen- und Güterverkehr im Aussiger Hafen hat im Monate Juni 1916 die gleiche Höhe wie im Vorjahre erreicht. Es wurden 96.669 *t* Kohle (gegen 91.705 *t* im Vorjahre), also um 4964 *t* mehr, zur Elbe verfrachtet, so daß sich für die Zeit vom 1. Jänner bis 30. Juni 1916 eine Mehrverfrachtung von 88.655 *t* ergibt (1916: 495.789 *t* gegen 1915: 407.134 *t*). Die größte Beistellung im Juni 1916 betrug 365 Wagen (1915: 421 Wagen), die durchschnittliche 244 Wagen (1915: 246 Wagen). An Gütern wurden im Juni 1916 262 Wagen (1915: 519 Wagen), also 57 Wagen weniger umgeschlagen. Vom 1. Jänner bis 30. Juni 1916 beträgt die Steigerung im Güterverkehr gegenüber dem Vorjahre 533 Wagen, da der gesamte Umschlag in der angeführten Zeit im Jahre 1916 2808 Wagen gegen 2275 Wagen im Jahre 1915 umfaßt hat.

Der Verkehr auf den Linien des alten Netzes der Aussig-Teplitzer Bahn hat im Monate Juni gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres eine starke Steigerung erfahren, wobei jedoch zu beachten ist, daß sich im Juni 1915 gegenüber 1914 ein Ausfall im Güterverkehr von 300.000 *t* ergeben hatte. Die Einnahmen im Juni d. J. zeigen eine Steigerung um K 157.000, sie bleiben aber noch um K 175.000 hinter dem Erfolge des gleichen Monates 1914 zurück. Immerhin sind die Einnahmen der Aussig-Teplitzer Bahn im ersten Halbjahr 1916 um rund K 612.000 günstiger ausgefallen als im Vorjahre.

Der Betriebsausweis für den Monat Juni zeigt folgendes Bild:

Linien des alten Netzes. Befördert wurden 382.160 Personen und 697.303 *t* Güter, daher um 8915 Personen und um 172.689 *t* Güter mehr als im gleichen Monate des Jahres 1915. Die Einnahmen betrugen K 1,125.164, daher um K 172.824 mehr als im gleichen Monate des Jahres 1915, dagegen noch um K 175.461 weniger als im gleichen Monate des Jahres 1914. Die Gesamteinnahmen vom 1. Jänner bis Ende Juni betrugen K 6,810.919, daher gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres eine Mehreinnahme von K 574.234. Die endgültige Abrechnung ergab im Monate März 1916 ein Mehr von K 5660.

Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg. Befördert wurden 197.425 Personen und 68.447 *t* Güter, daher um 12.687 Personen und um 3702 *t* Güter mehr als im gleichen Monate des Jahres 1915. Die Einnahmen betrugen K 280.386, daher um K 15.812 weniger als im gleichen Monate des Jahres 1915 und um K 50.668 weniger als selben Monate des Jahres 1914. Die Gesamteinnahmen vom 1. Jänner bis Ende Juni betrugen K 1,744.226, daher gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres eine Mindereinnahme von K 68.967. Die endgültige Abrechnung ergab im Monate März 1916 ein Mehr von K 38.310.

Strafnachlaß bei Dienstvergehen der Eisenbahnbediensteten. Der Eisenbahnminister hat in den letzten Tagen an alle Eisenbahndirektionen nachstehenden Erlaß gerichtet: Im Hinblick auf die lange Kriegsdauer finde ich in Abänderung des Ministerialerlasses vom 20. Dezember 1914 betreffend die Anwendung des Strafnachlasses zu verfügen, daß die „Voraussetzung der getreuen oder der besonders eifrigen Erfüllung der militär- oder eisenbahndienstlichen Obliegenheiten schon dann als gegeben anzusehen ist, wenn die Bediensteten dieser Voraussetzung im bisherigen Verlauf der Kriegsereignisse gerecht geworden sind. Es haben daher alle jene Bediensteten, die den Strafnachlaß im Sinne des eingangs erwähnten Erlasses anzusprechen gedenken, ihr Ansuchen sofort und nicht erst nach Aufhören des Kriegszustandes einzubringen. Gleichzeitig werden die Eisenbahndirektionen ermächtigt, diese Ansuchen für jene Bediensteten zu stellen, die

Digitized by Google

infolge ihrer militärischen Dienstleistung nicht in der Lage sein sollten, selbst das besagte Ansuchen einzubringen. Diesen Bediensteten bleibt aber das Recht gewahrt, nachträglich, und zwar binnen drei Wochen nach Aufhören des bezeichneten Verhinderungsgrundes, die regelrechte Durchführung des Dienststrafverfahrens zu verlangen. Gleiche Verfügungen hinsichtlich der Ordnungsstrafen sind von den Direktionen im eigenen Wirkungskreis zu treffen.

Kriegsunterstützung für Staatspensionisten in Ungarn. Das Landes-Kriegsfürsorgeamt hat für Pensionisten der kön. ung. Staatsbahnen, die kein Wohnungsgeld beziehen, eine einmalige Kriegsunterstützung bewilligt. Beamte im Ruhestande, deren Ruhegenuß K 3600 nicht übersteigt, und Witwen nach Staatsbeamten mit einem Ruhegenuß bis K 2800 erhalten im Verhältnis zu ihrem Ruhegenuß Unterstützungen in der Höhe von K 150 bis 250. Unterbeamte und Diener mit einem Ruhegenuß bis K 1200 haben Anrecht auf eine Unterstützung von K 80 bis 100. Die Unterstützungen werden von Amtswegen von der Zentralhauptkasse der kön. ung. Staatsbahnen in Budapest an die in Budapest, wie an die in der Provinz lebenden Pensionisten angewiesen. Zur Erlangung der Unterstützung sind daher keine Gesuche zu unterbreiten. Pensionisten, die seit mehr als einem Jahre im Ausland leben, erhalten keine Unterstützung.

Eisenbahn Lemberg—Bełzec (Tomaszów). In der am 30. Juni 1916 abgehaltenen XXXII. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahn Lemberg—Bełzec (Tomaszów) wurde beschlossen, von dem Gewinnertrag des Jahres 1915 von K 417.954·37 nach Bestreitung des Tilgungsanteiles für die Aktien, eine 5%ige Dividende, das ist K 20 für je eine Prioritätsaktie und eine 4·75%ige Dividende, das ist K 19 für je eine Stammaktie vom 1. Juli 1916 an auszubezahlen und den Betrag von K 5314·37 auf neue Rechnung vorzutragen.

Die bestimmungsmäßig ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates Herr Ladislaus Freiherr v. Dirsztay und Herr Otto Freiherr v. Czedik wurden wiedergewählt. Zu Mitgliedern des Überwachungsausschusses wurden die Herren Alfred Mickerts und Jacques Schwarz, zu Ersatzmännern die Herren Direktor Leo Gerö und Prokurist Gustav Bellak gewählt. Zum Präsidenten wurde Herr Ladislaus Freiherr v. Dirsztay, und Herr Otto Freiherr v. Czedik zum Vizepräsidenten wiedergewählt. In das „Exekutiv-Komitee" wurden die Herren Ladislaus Freiherr v. Dirsztay, Otto Freiherr v. Czedik und Exzellenz Dr. Heinrich Ritter v. Roża neuerlich berufen.

Gründung einer Warenabteilung des Reichswirtschaftsbundes der Festangestellten. Am 15. Juni 1916 wurde unter dem Titel: „Reichswirtschaftsbund der Festangestellten, Warenabteilung r. G. m. b. H." eine Unternehmung geschaffen, die den Festangestellten ermöglichen soll, Lebensmittel und späterhin auch Kleider, Schuhe, wie alle übrigen Bedarfsgüter zu Großhandelspreisen zuzüglich eines kleinen Eigenkostenbeitrages zu vermitteln.

Die Gründung dieses Unternehmens ist ein Werk der Vertreter unserer größten Wiener Angestelltenverbände und -vereine, die auch in der Zukunft die Leitung und die Überwachung der Warenabteilung innehaben werden. Besonders anerkannt muß werden, daß die Regierung die Förderung dieser Selbsthilfe der Festangestellten durch geldliche und fördernde Unterstützung auf sich genommen hat, so daß das Gedeihen der Genossenschaft von allem Anbeginn an zweifellos gesichert ist.

Die Vorstehungen der unten angeführten Verbände und Vereine richten deshalb an alle Festangestellten die dringende Forderung:

Die Wiener Festangestellten mögen geschlossen ohne Ausnahme dieser Genossenschaft beitreten.

Die Einschreibegebühr beträgt K 1, der Geschäftsanteil K 2. Letzterer kann sofort bar oder längstens innerhalb des ersten Jahres der Mitgliedschaft eingezahlt werden. Der Genossenschaftsanteil wurde deshalb so nieder angesetzt, damit auch der Ärmste unter uns in diesen schweren Zeiten sich an dem Unternehmen seines Vereines beteiligen kann.

Auskünfte und Beitrittserklärungen sind im Sekretariat des Reichswirtschaftsbundes der Festangestellten, Wien, VII. Richtergasse 7, täglich zwischen 4 bis 6 Uhr (auch schriftlich) erhältlich.

Zentralverein der Eisenbahnbeamten Österreichs, Verein der k. k. Finanzwache in Niederösterreich, Zentralverband der Gerichtskanzlei- und Grundbuchsbeamten Österreichs, Verein der Staatsbeamten der Hof- und Staatsdruckerei, Zentralverband der Justizdiener und Gefangenenaufseher, Verein der Kassenbeamten Österreichs, Verein der Beamten der Wiener Krankenanstalten, Verein der N.-Ö. Landesbeamten des Konkretualstatus, Niederösterreichischer Landeslehrerverein, Landesverband der Lehrer und Lehrerinnen für Niederösterreich, Verein „Mittelschule" Wien, Zentralverein der Postanstaltsbeamtinnen Öst., Reichsverein der Postoffiziantinnen, Postaspirantinnen, Postmeisterinnen und Expedientinnen, Postbeamtenverein, Reichsverein der Post- und Telegraphenbediensteten Österreichs, Maturantenverein der k. k. Postverkehrsbeamten, Verein der Revisoren und Rechnungsführer des k. k. Postsparkassenamtes, Verein „Realschule" Wien, Verein der Staatsbeamten des k. k. Postsparkassenamtes, Reichsverein der Privatbeamten Österr., Verband der akademisch gebildeten Staatsbeamten, Staatsbeamten-Kasinoverein in Wien, Verein der Staatsbeamten Österreichs, Verein der Steuerbeamten in N.-Ö., Verein der Beamtinnen der Wiener städt. Straßenbahnen, Verband der Ingenieure der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, Verband der Telegraphen-Werkmeister, Verein der Zollbeamten Österreichs, Verein der österr. Zugexpedienten.

Zivilgüterverkehr mit Serbien, Bulgarien und der Türkei. Mit 15. Mai l. J. ist der Zivilgüterverkehr auf den Strecken der M. E. D 7 Belgrad—Crvenikrst, Vel. Plana—Semendria, Paracin—Bor, Cuprija—Rovnareka unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufes aufgenommen worden.

Von diesem Tage an können Sendungen mit durchgehenden Frachtbriefen sowohl nach und von Stationen dieser Strecken, als nach und von den an diese Linien anschließenden Heeresbahnstrecken (Mladenovac—Lajkovac—Valjevo, Lajkovac—Boljevci, dann Stalac—Krusevac—Uzice) von und nach Stationen in Österreich-Ungarn und Deutschland angenommen werden. Über Boljevci-Batajnica findet dermalen ein durchgehender Zivilverkehr nicht statt. Desgleichen ist dermalen ein durchgehender Verkehr über Semendria noch nicht zugelassen.

Weiters wird bekanntgegeben, daß der Zivilgüterverkehr nach und von Bulgarien und der Türkei voraussichtlich bald auf dem Bahnwege über Belgrad, Nisch, Sofia in beschränktem Umfange eröffnet werden dürfte.

Ergebnisse der Arad-Czanáder Eisenbahn-Aktiengesellschaft 1914. Wie überall, so hat auch bei dieser Eisenbahn der Krieg in empfindlichster Weise den Betrieb, die Einnahmen und die Ausgaben, berührt. In der Bilanz wird das aufgewendete Kapital mit K 38,523.957, das Gesellschaftskapital mit K 34,211.400, im Gewinn- und Verlustkonto ein Betriebsüberschuß von K 1,628.112 ausgewiesen. Mit dem Vortrage vom Vorjahre von K 96.036 standen der Generalversammlung K 1,724.149 zur Verfügung. Da aber zur Deckung der Aktien-

Digitized by Google

dividende von 6 bezw. 5 v. H. und zur Bezahlung des Verwaltungsrates ein Betrag von K 1,890.184 erforderlich waren, mußten K 166.034 aus dem Stammaktien-Dividendenreservefonds in Anspruch genommen werden.

Die Verkehrseinnahmen beliefen sich auf K 6.118.568, die verschiedenen Einnahmen auf K 621.490; die Betriebsausgaben auf K 4,235.022, die nicht eigentlichen Betriebs- und die außergewöhnlichen Ausgaben auf K 876.923, die Zementfabrik brachte einen Verlust von K 252.577, so daß sich der schon erwähnte Betriebsüberschuß ergab.

Der Vermögensstand des „Pensionsinstitutes" betrug K 3,144.293.

Gefahren wurden 12.738 Lokomotiv- und 16.508 Motorzüge, zusammen 29.246 (gegen 14.545 bezw. 21.588 bezw. 36.133 im Vorjahre). Geleistet wurden 1,096.127 (1,239.624 in 1913) Lokomotivkilometer und 1,227.423 (gegen 1,674.140 in 1913 Motorkilometer), 285,059.100 (343,976.529 in 1913) Bruttolokomotivkilometer, 101,874.458 (122,299.011 in 1913) Nettotonnenkilometer; die durchschnittliche Belastung eines Lokomotivzuges betrug 232·5 *t*, die eines Motorzuges 30·1 *t*.

An Fahrbetriebsmitteln waren vorhanden: 34 Motorwagen, 33 Motorbeiwagen, 44 Lokomotiven, 41 Personenwagen, 2321 Güterwagen und 46 sonstige Betriebsmittel. Befördert wurden 2,464.542 Reisende mit einer Einnahme von K 2.536.881, so daß sich eine Durchschnittseinnahme von K 0·87 für einen Reisenden, K 2·76 für einen Personenkilometer ergab. Gepäck (Eilgut und Frachtgut) wurden 876.725 *t* befördert, wofür K 3,965.243 eingenommen wurden. Jede Tonne Gepäck legte einen Weg von 102·95 *km* zurück und brachte eine Einnahme von K 4·52. Lehrreich sind die Angaben über die beförderten Mengen der Güter der einzelnen Tarifklassen, die wir geordnet nach der Höhe der Mengen wiedergeben:

Ermäßigter Brennholztarif	205.019 *t*
„ Zuckerrübentarif	169.694 *t*
Sonstige Ausnahmstarife	147.826 *t*
Spezialtarif I	89.517 *t*
Spezialtarif 3 und Ausnahmetarif I . .	83.965 *t*
Ausnahmetarif II (insbesondere Kohle) .	83.197 *t*
	(74.325) *t*
Klasse C und Spezialtarif 2	74.285 *t*
Ermäßigter Zuckerrübenschnittarif . . .	53.868 *t*
Klasse II	49.294 *t*
Klasse A	44.278 *t*
Ermäßigter Getreidetarif	42.788 *t*
Klasse B	42.222 *t*
Lebende Tiere	23.980 *t*
Klasse I	6.409 *t*
Sperrige Güter	1.167 *t*
Militärgüter	392 *t*

Die durchschnittliche Betriebslänge betrug 391·368 *t*.

BUCHANZEIGEN.

Der Oberbau auf hölzernen und eisernen Querschwellen. Eine vergleichende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, unter Ermittlung der Schwellenliegedauer aus der Erneuerungsstatistik, durchgeführt von Ernst Biedermann, königl. Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor a. D. zu Charlottenburg. Mit 16 Abbildungen und 11 Tafeldarstellungen. Druck und Verlag von W. Moeser, Hofbuchdruckerei Sr. Majestät des Kaisers und Königs, Berlin S 14, Stallschreiberstraße. 1915. Preis Mk. 4.

Der in der Oberbauliteratur mehrfach als Anhänger des Holzschwellenoberbaues hervorgetretene Verfasser stellt sich in der vorliegenden Arbeit die Aufgabe, die in Deutschland entbrannte Schwellenstreitfrage in ihrem Zusammenhange zu beleuchten und sie auf wirtschaftlicher Grundlage dem Streit zu entrücken. Bei der Bearbeitung des Gegenstandes auf Grund reichen technischen und statistischen Tatsachenstoffes nimmt das Buch den Charakter eines Handbuches an, das sich ebensosehr an die wissenschaftlichen Vertreter dieses Fachgebietes wie an die Oberbaufachkreise der Verwaltung wendet, denen die Pflege des Oberbaues staatlicher Eisenbahnnetze untersteht.

Das Buch ist in 8 Hauptabschnitte gegliedert, in: I. Einführungsbetrachtungen und zeitige Verbreitung des eisernen Querschwellenoberbaues auf deutschen Bahnen; II. Einfluß des Schwellensystems auf die Ausgaben der Eisenbahnverwaltungen; III. die Schwelle als Teil des Eisenbahnoberbaues und ihre Beziehung zur Bettung, mit den Unterabschnitten der mechanisch-theoretischen Ermittlung dieser Wechselbeziehungen einerseits, ihrer Beziehungen in der Oberbauunterhaltung andererseits. Von besonderer Bedeutung ist Abschnitt IV, in welchem die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Neubeschaffungs- und Unterhaltungskosten, Altwert und Liegedauer der Schwellengattungen rechnerisch aufgesucht werden. Abschnitt V ist der Untersuchung des wichtigsten Faktors solcher Vergleichsrechnungen, der Liegedauer, gewidmet, während Abschnitt VI die Ermittlung der tatsächlichen mittleren Liegedauerwerte für die im preußischen Eisenbahnnetz im Wettbewerb stehenden beiden Schwellenarten, und zwar aus der amtlichen Unterhaltungsstatistik, bewirkt. Im Abschnitt VII endlich werden sonstige volkswirtschaftliche, handelspolitische, soziale und militärische Gesichtspunkte besprochen, welche für einen Übergang zum Eisenschwellenoberbau in zweiter Linie in Frage kommen können. Schlußabschnitt VIII faßt die Hauptergebnisse der Untersuchung zusammen.

Der Verfasser zeigt, daß die Frage nach dem technisch vorteilhaftesten Oberbau fast ausschließlich eine solche der Wirtschaftlichkeit sei, und daß rechnerische Wirtschaftsvergleiche vielfach lediglich dadurch zugunsten der Eisenschwelle entschieden seien, daß ihr eine zu hohe, durch die Massenbeobachtung der amtlichen Statistik widerlegte mittlere Lebensdauer zugebilligt wurde. Der Verfasser weist auf einen bedeutsamen Grund für die Überlegenheit der Hart- wie der Weichholzschwelle hin, indem er zeigt, daß es der Eisenschwelle der verschiedensten Querschnittsformen und Gewichte abgesehen von einigen deutschen Bundesstaaten, der Schweiz und einem Teile des verstaatlichten französischen Westbahnnetzes, weder im europäischen noch in den ausgedehnten Eisenbahnnetzen der Neuen Welt, gelungen sei, Boden zu gewinnen, und das am wenigsten in den Ländern hochentwickelter Eisenindustrie.

Hoffentlich trägt das Buch, der Absicht seines Verfassers entsprechend, zu einer Milderung der Kampfesweise im Schwellenstreit bei!

Kunsthistorischer Übersichtsplan von Wien. Maßstab 1:25.000. Aufgenommen von Professor Dr. Hugo Hassinger. Mit kurzem erläuterndem Text. Preis K 4, auf Leinwand gespannt K 7. Kartogr. Anstalt G. Freytag & Berndt, Ges. m. b. H., Wien und Leipzig 1915.

Vor drei Jahren erschien vom selben Verfasser und im gleichen Verlage ein kleiner Plan des I. Bezirkes, der Altstadt von Wien, der als erste kunsthistorische Darstellung eines Stadtbildes und als ortsgeschichtlicher Führer lebhaften Anklang fand. Als Frucht seiner mühsamen Aufnahmearbeit legt der Verfasser nun einen das ganze Wiener Stadtgebiet umfassenden kunsthistorischen Übersichtsplan vor.

Auf dem zart grau gehaltenen Unterdruck des bekannten Freytagschen Übersichtsplanes von Wien 1:25.000 er-

Digitized by Google

scheinen in fünf verschiedenen Farben die mittelalterlichen (romanischen und gotischen), die im Renaissance- und Barock-, im klassizistischen, Empire- und Biedermeierstil gehaltenen Bauten sowie die von städtischer Kunstentwicklung unberührten dörflichen Haustypen, die Jahrhunderte hindurch stets wieder in denselben bodenständigen Formen erscheinen, aufgedruckt. Die baulichen Erzeugnisse der eines eigenen Zeitstiles entbehrenden letzten sieben Jahrzehnte wurden farblos belassen.

Im Vorwort zu dem schönen Plan führt der Verfasser aus, wie er sich dessen Gebrauch im geographischen, geschichtlichen, Zeichen- und Kunstunterricht denkt, wie er ihn als Führer auf Lehrgängen und Kunstwanderungen, als Erzieher zur Heimatsliebe, zum künstlerischen Sehen und Genießen bei unserer Jugend gebraucht wissen will.

Das schwindende Altwien findet eine wachsende Zahl von Liebhabern und Bewunderern. Allen diesen Freunden der Altwiener Kultur, allen Anhängern der Heimatschutzbewegung wird dieser Plan ein willkommener Führer sein.

Gloria, Viktoria. Volkspoesie an Militärzügen. 200 Wagenaufschriften, gesammelt, mit Einleitung und Anmerkungen herausgegeben von K. Wehrhan. Verlag von Wilhelm Heims, Leipzig 1915. 40 Seiten. Preis 25 Pfg.

Wenn die mit begeisterten Kämpfern besetzten blumen- und fahnengeschmückten Truppenzüge nach Ost und West fahren, erregen die auf den Wagen angebrachten Zeichnungen und Aufschriften Interesse und Bewunderung; denn aus dem Geist des Augenblicks heraus geboren, bringen sie Geist und Gemüt der Truppen in treffender Weise zum Ausdruck.

KLUBNACHRICHTEN.

Neue Begünstigung.

Über hierseitiges Ansuchen hat das k. u. k. Platzkommando in Wien unter Zahl 22.714 ex 1916 für unsere Klubmitglieder nachstehende Begünstigung erteilt:

An den
Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten
in
Wien.

Auf das Ansuchen vom 1. Juni l. J. bewilligt das Platzkommando den Mitgliedern für die diesjährige Badezeit die Benützung der Militärschwimmanstalt zum Preise von 28 h für ein Bad und 70 h für jeden Schwimmunterricht gegen jedesmalige Vorweisung der vom Klub ausgestellten und mit dem Klubstempel versehenen Legitimationskarte.

Das Kommando der Militärschwimmanstalt wird von hier aus unter einem verständigt.

In Vertretung: H. Malek, Major.

Als Legitimationskarte gilt diesfalls die Mitgliedskarte.

Das Begünstigungskomitee.

In der Monarchie best eingeführtes **Teilzahlunghaus** der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche

liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5. K. k. hand.-ger. prot. Uhrmacher. K. k. beeideter Sachverständiger.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schäler" in prächtigster Lage mit eigenem Park

Die Hotelverwaltung

Gegründet 1842. Gegründet 1842.

Bis Ende 1915 über 5300 Lokomotiven geliefert.

Telegramm-Adresse: Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt.
Telephon-Nummer 6 Wiener-Neustadt.

Actien-Gesellschaft
der
Lokomotivfabrik
vormals
G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Abteilung für Lokomotivbau:

Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart, für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen.

Abteilung für Kesselbau:

Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate, sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe.

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:

Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art. Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall.

Vorzüglichste Ausführung. Prompteste Bedienung.

Schnelldreh-Revolverstahl No 5% Marke:
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke. Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für **Gruben usw. Minenzünder.**
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 ◻ **Wien X/1** ◻ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
◻ **Turin 1911: 2 Große Preise** ◻

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Regulierverrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) **Gebäude** samt deren Zubehör,
b) **Mobilien** aller Art, /49
c) **Bodenerzeugnisse** gegen Hagelschlag.

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Heiz- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Brikettwerken in Dziedzitz (Österr. Schlesien).

A. Fross-Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

◻ Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, ◻ Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.

Zweigniederlassung: Prag, VII. Bubnaerstraße 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.

Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- u. Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.

◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 15. Wien, den 1. August 1916. XXXIX. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — **für das Deutsche Reich:** Ganzjährig Mk 12, halbjährig Mk. 6; — **im übrigen Auslande:** Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Anzeigen. — Betriebseinrichtungen englischer Eisenbahnen. Von Dr. Rudolf Sanzin. Auszug aus dem am 13. Jänner 1914 im Club der österreichischen Eisenbahnbeamten gehaltenen Vortrage. (Schluß folgt.) — Der Wirtschaftskrieg des Vierverbandes nach dem Weltkrieg. Von Dr. Sigmund Schilder. (Fortsetzung folgt.) — Verschiedenes: Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Schuhausbesserungswerkstätten der k. k. Staatsbahnen. „Verwaltungsjahr." Die Wasserstraßen Österreichs und Ungarns. Die Leistungen der schwedischen Staatsbahnen beim Austausch kriegsverletzter Kriegsgefangener. Ergebnisse der k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1914. — Buchanzeigen: Eisenbahnschematismus für Österreich-Ungarn. Summarischer Bericht der Handels- und Gewerbekammer in Brünn über die geschäftlichen Verhältnisse in ihrem Bezirke während des Jahres 1915. Betriebspläne für Verschiebebahnhöfe. — Geschäftsanzeigen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Betriebseinrichtungen englischer Eisenbahnen.

Von Dr. **Rudolf Sanzin.**

Auszug aus dem am 13. Jänner 1914 im Club der österreichischen Eisenbahnbeamten gehaltenen Vortrage.

(Fortsetzung zu Heft 14.)

Fast alle größeren englischen Eisenbahnverwaltungen decken ihren Bedarf an Lokomotiven und Wagen größtenteils in den eigenen Eisenbahnwerkstätten. Diese sind, wie bereits bemerkt, gut ausgestattet, zentralisiert und einheitlich angelegt. Viele der kleineren älteren Ausbesserungswerkstätten wurden in den letzten Jahren aufgelassen und dafür eine, höchstens zwei Hauptwerkstätten um so vollkommener ausgestaltet. Indes sind auch die größten und best eingerichteten Eisenbahnwerkstätten weder in Bezug auf die Anlagen, noch auf die Ausstattung unseren österreichischen Werkstätten so sehr überlegen. Es sind vielmehr, in England noch vielfach überraschend alte Anlagen, Arbeitsmaschinen und auch Arbeitsweisen anzutreffen, so daß man sich erstaunt frägt, wie damit außer den umfangreichen Ausbesserungsarbeiten auch noch Neubauten in genügendem Ausmaß bestritten werden können. Die Arbeit selbst ist allerdings eine anerkannt gute und über jeden Zweifel erhaben. Die Eisenbahnverwaltungen sorgen aber auch für eine ganz besonders strenge und sorgfältige Erziehung und Auswahl ihrer Werkstättenarbeiter, die ihnen als unabhängige Unternehmung unbeschränkt ermöglicht ist.

Die Neubauten an Lokomotiven und Wagen werden zum Ausgleich der Beschäftigung der Werkstätten neben den Ausbesserungsarbeiten vorgenommen. Man findet in den Werkstätten auch die neu erbauten Fahrzeuge mitten unter den in Ausbesserung begriffenen. Der wirtschaftliche Erfolg durch die Selbstherstellung der Fahrzeuge wird sehr hoch eingeschätzt. Es wurde mir mitgeteilt, daß die in den eigenen Werkstätten hergestellten Lokomotiven nur 65 bis 70% der Anschaffungskosten betragen, die von den Lokomotivfabriken gefordert werden.

Die Lokomotivfabriken in England liefern allerdings hauptsächlich für das Ausland. Die größten Lieferungen gehen nach Indien, Australien und Südamerika. Die Lokomotivfabriken sind daher auch gar nicht für umfangreiche Inlandslieferungen eingerichtet. Als vor ein bis zwei Jahren die englischen Eisenbahnen Lokomotiven in größerem Umfange bedurften und die Erzeugung in den eigenen Werkstätten nicht ausreichte, war es vielen Eisenbahn-Verwaltungen unmöglich, ihre Bestellungen unterzubringen. So hat die Süd-Ost- und Chatham-Eisenbahn im Frühjahre 1914 zehn besonders schwere Schnellzugslokomotiven, die für den Sommerdienst benötigt wurden, bei A. Borsig in Berlin bestellt. Es war das erste Mal, daß eine größere Zahl von Lokomotiven für England in Deutschland bestellt wurde. In der Öffentlichkeit hat dieses Ereignis lebhafte Erregung hervorgerufen. Für Indien, Kanada und andere englische Kolonien hatten deutsche Lokomotivfabriken allerdings schon früher Lokomotiven in größerem Umfange geliefert.

Die größte Eisenbahnwerkstätte in England besitzt die London- und Nord-West-Bahn in Crewe. Sie umfaßt nicht nur ausgedehnte Werkstätten für den Neubau und die Ausbesserung von Lokomotiven und Wagen, sondern auch Stahlwerke, Eisen- und Metallgießereien. Es werden Räder, Achsen und Radreifen im Werk selbst erzeugt. Es wird ferner das ganze Oberbaumaterial, die Schienen, die Schienenstühle usw. in Crewe hergestellt. Auch für den ansehnlichen Schiffspark der London- und

Digitized by Google

Nord-West-Bahn werden Maschinen, Kessel und manches der übrigen Ausrüstung in den Eisenbahnwerkstätten gebaut und ausgebessert. Wieder findet man, daß die Eisenbahn-Verwaltung sich von der Industrie möglichst unabhängig stellt und die eigenen Anlagen und Arbeitskräfte weitgehendst ausnützt. Trotz alledem sind jedoch die Einrichtungen der Werkstätten in Crewe vielfach veraltert und können sich mit jenen unserer neueren Werkstätten nicht messen. So ist in Crewe unter anderem noch keine zentrale Anlage für Kraftübertragung und Beleuchtung vorhanden. Vollkommener sind die Werkstätten der Großen Westbahn in Swindon, der Mittellandbahn in Derby und der London- und Süd-West-Bahn in Eastly bei Southampton ausgerüstet.

Die Lokomotiven englischer Bauweise besitzen in ihrer Anlage sorgfältig gewählte, gut erprobte Verhältnisse. Sie sind sehr einfach, ebenmäßig, auf gutes Aussehen wird viel gehalten. In Bezug auf die Heiz- und Rostfläche leisten sie verhältnismäßig viel, was jedoch hauptsächlich auf die vorzügliche Kohle zurückzuführen ist. Die englischen Lokomotiven sind jedoch verhältnismäßig schwer und besitzen für die Gewichtseinheit viel weniger Heiz- und Rostfläche als unsere österreichischen Lokomotiven. Sie sind daher für die Gewichtseinheit, und das ist die wichtige wirtschaftliche Vergleichsgrundlage, weniger leistungsfähig als die österreichischen Lokomotiven.

Sehr erleichtert ist der Bau leistungsfähiger Lokomotiven durch die hohen Achsbelastungen, die auf den englischen Bahnen zugelassen werden. Achsbelastungen von 17 bis 18 *t* sind allgemein, vielfach sogar 20 *t* zugelassen. Hiedurch ist es möglich, mit einer geringeren Zahl von gekuppelten Achsen auszukommen. Während man bei einer Lokomotive mit drei gekuppelten Achsen unter Umständen in England 60 *t* Reibungsgewicht erreichen kann, ist dies zum Beispiel in Österreich selbst mit vier gekuppelten Achsen nicht möglich, da die größte zulässige Achslast daselbst 14 *t* kaum übersteigt.

Da man, wie bereits bemerkt, im englischen Lokomotivbau die Einfachheit sehr schätzt, so hat die Verbundwirkung verhältnismäßig wenig Eingang gefunden. Doch besitzen viele Verwaltungen Verbundlokomotiven verschiedener Bauart und wird auf diesem Gebiet auch noch gegenwärtig viel versucht. Aus denselben Gründen wurde Anfangs die Verwendung des Heißdampfes an Lokomotiven in England nur sehr zögernd eingeführt. Es entstanden auch einige neue Bauweisen, doch ist gegenwärtig die Einrichtung nach dem deutschen Vorbild von Schmidt vielfach in Verwendung.

Besondere Aufmerksamkeit beanspruchen die Schnellzugslokomotiven, die bei der englischen Betriebsweise das Einhalten sehr großer Fahrgeschwindigkeiten über lange Strecken gestatten müssen. Die früher vielfach gebräuchlichen Schnellzugslokomotiven mit einer ungekuppelten Achse und Triebrädern von 2200 bis 2470 *mm* Durchmesser kommen jetzt nur mehr ausnahmsweise für minder schwere Züge in Verwendung. Die Schnellzugslokomotiven mit zwei gekuppelten Achsen und einem führenden zweiachsigen Drehgestell herrschen weitaus vor. Sie leisten bei 55 bis 60 *t* Dienstgewicht etwa 1000 *PS* und können dauernd mit 120 bis 130 *km*/Std. fahren. Im allgemeinen zieht man für schnellfahrende Lokomotiven große Triebraddurchmesser vor; man ist jedoch durch die geringe zulässige Höhe der Fahrzeuge bei leistungsfähigen Lokomotiven gezwungen, kleinere Triebraddurchmesser anzuwenden. Lokomotiven mit zweiachsigem, führendem Drehgestell, zwei gekuppelten Achsen und einer rückwärtigen Laufachse, Bauart Atlantic, sind im Schnellzugdienst ebenfalls mehrfach in Verwendung. Auf Strecken mit stärkeren Steigungen tritt an ihre Stelle eine Lokomotivbauart mit drei gekuppelten Achsen und einem vorgelagerten zweiachsigen Drehgestell. Man hat versucht, auch diese Lokomotiven für hohe Fahrgeschwindigkeiten möglichst gut auszubilden. Die stärksten Lokomotiven dieser Bauart erreichen Leistungen von etwa 1600 *PS*.

Als Güterzugslokomotiven herrschen Lokomotiven mit drei gekuppelten Achsen ohne Laufachsen vor. Der feste Radstand ist meist sehr groß, die Feuerbüchse unterstützt. Nur für die Förderung von Kohlen- und Erzzügen kommen auch Lokomotiven mit vier gekuppelten Achsen in Verwendung. Die stärkeren Güterzugslokomotiven sind vielfach wegen der unvollkommenen Ausführung der englischen Güterwagen nicht ausgenutzt. Es scheint fast, als ob das große Reibungsgewicht der Güterzugslokomotiven mehr mit Rücksicht auf das Bremsen, als auf die Zugkraft angewendet würde. Auf günstigen Strecken wird trotz des unvollkommenen Zustandes der englischen Güterwagen oft sehr schnell gefahren. Es ist anzunehmen, daß der vorzügliche englische Oberbau in dieser Richtung günstig einwirkt. Wie allgemein, wurden auch in England viele Lokomotivbauarten gleichzeitig im Personen- und Güterzugsdienst verwendet.

Besonders stark sind in England die Tenderlokomotiven in Verwendung. Sie sind für Personen- und Vorortezüge fast allgemein gebräuchlich. In einzelnen Fällen verwendet man sie sogar im Schnellzugsdienst. Ihr Bau ist, durch die großen zulässigen Achsdrücke und durch die Ramsbottomschen Tenderfüllvorrichtungen begünstigt.

Die Einrichtungen für das Wassernehmen der Lokomotiven während der Fahrt verbreiten sich in England immer mehr. Die Erfindung rührt von Ramsbottom, dem ersten Maschineningenieur der London- und Nord-Westbahn her und wurde für diese Verwaltung zuerst im Jahre 1861 ausgeführt.

Die Einrichtung besteht einerseits aus einem schmalen, aber sehr langen Wassertrog zwischen den Schienen, der durch eine nebenliegende Wasserstation stets gefüllt erhalten wird. Andererseits besitzen die Tender eine bewegliche Rinne, die in der Fahrtrichtung nach vorn geneigt ist und so tief gesenkt werden kann, daß sie unter den Wasserspiegel des Troges herabreicht. Durch die Fahrt strömt das Wasser die Rinne hinauf und gelangt durch einen Überfall in den Tender.

Digitized by Google

Die Tröge sind 500 bis 700 *m* lang, etwa 50 *cm* breit und 15 *cm* tief. Die schaufelförmige Rinne des Tenders ist etwa 40 *cm* breit und kann rund 5 *cm* tief unter den Wasserspiegel des Troges gesenkt werden. Die Züge fahren gewöhnlich mit unverminderter Fahrtgeschwindigkeit über die Tröge und genügt ein Zeitraum von 20 bis 25 Sekunden um 5 bis 8 m^3 Wasser aufzunehmen. Diese Menge reicht gewöhnlich aus, um den Tenderinhalt zu ergänzen.

Die Entfernungen, in welchen die Tröge angebracht sind, wechseln zwischen 60 bis 80 *km*. Gewöhnlich ist die Entfernung so bestimmt, daß auch bei Benützung nur jedes zweiten Troges das Auslangen gefunden wird, um bei Ausbesserungen oder bei Vorspannfahrten nicht zur Wassernahme anhalten zu müssen.

Bei sehr großen Geschwindigkeiten verspritzt ein großer Teil des Wassers. Es ist ein hübsches Bild, die Wassernahme während der Fahrt zu beobachten; das zerstäubte Wasser hüllt den ganzen Zug in einen Schleier. Das herumgeschleuderte Wasser würde die Bettung des Oberbaues wegschwemmen. Es ist daher längs der Wassertröge der Oberbau mit Bruchsteinen oder Ziegel gepflastert.

Die Trogstrecke selbst liegt natürlich vollständig wagrecht. Die Enden des Troges sind in leichte Steigungen gelegt, so daß die Tröge an den Enden keine Abschlüsse nötig haben. Es ist daher möglich, mit herabgelassener Schaufel in den Trog ein- und auszufahren.

Die Bewegungsvorrichtung für die Tenderschaufel ist für Handbetrieb oder neuerdings mit Druckluft oder Dampf eingerichtet. Das Herausheben der Schaufel aus dem Trog während der Fahrt erfordert durch den großen Wasserdruck eine ansehnliche Kraft.

Wird mit Vorspann gefahren, so nehmen die Lokomotiven abwechslungsweise Wasser, da der Wasserinhalt des Troges durch die erste Lokomotive ziemlich erschöpft wird.

Erst durch die Verwendung der Wassertröge ist es möglich geworden, Strecken bis zu 360 *km* Länge ohne Aufenthalt zu durchfahren. Es ist ferner möglich, das Gewicht der Tender einzuschränken und kann dadurch die Zugkraft der Lokomotiven etwas gesteigert werden. Es herrschen in England dreiachsige Tender mit meist 12 bis 16 m^3 Wasserinhalt vor. Die Midlandbahn, die um 1900 die Absicht hatte, Wassertröge zu vermeiden und vierachsige Tender mit 18·2 m^3 Wasserinhalt ausführte, hat seither Wassertröge in größerer Zahl verlegt und ist zu dreiachsigen Tendern mit mäßigem Wasserinhalt zurückgekehrt.

Durch die Ramsbottomschen Wassertröge wird auch die Verwendbarkeit der Tenderlokomotiven erweitert. Es werden in England vielfach Tenderlokomotiven auch für Schnellzüge verwendet, die längere Strecken ohne Aufenthalt zurücklegen. So werden auf der Großen Westbahn zur Führung der Schnellzüge London — Birmingham, 177·9 *km* in genau zwei Stunden, Tenderlokomotiven verwendet.

Auf den nördlicheren Strecken besteht mehrfach die Einrichtung, daß die Tröge bei Frost durch Dampfrohre geheizt werden. Das milde Klima Englands gestattet jedoch eine verhältnismäßig einfache Ausführung der Heizung.

Am europäischen Festland hat nur die französische Nordbahn die Wassertröge nach englischem Vorbild angenommen. Auch hier begünstigt das milde Klima die Verwendung dieser Einrichtung.

Die großen Bahnverwaltungen des westlichen Nordamerika besitzen ebenfalls solche Einrichtungen, trotz der dort langen und kalten Winter.

Ein eigenartiger Gebrauch auf den englischen Eisenbahnen ist der lebhafte farbige Anstrich der Fahrbetriebsmittel. Lokomotiven und Personenwagen sind sorgfältig mit einheitlichen Farben gemalt und gut lackiert.

An Lokomotiven herrscht die grüne Farbe vor, neben der sich die blank geputzten Messingteile besonders gut abheben. Alle größeren Flächen erhalten Verschneidungen mit anderen passenden Farben. Die Midlandbahn hat für ihre Personen- und Schnellzuglokomotiven die Carminfarbe gewählt. Dieser Anstrich ist besonders kostspielig, doch soll derselbe bis zu drei Jahre ohne Erneuerung haltbar bleiben. Die Güterzuglokomotiven der Midlandbahn sind jedoch schwarz angestrichen. Der Anstrich der Lokomotiven der Caledonischen Bahn und der Großen Ostbahn ist blau, der der London-, Brighton- und Südküstenbahn sogar lichtbraun.

Große Sorgfalt wird auf das Aussehen der Lokomotiven verwendet, sie sind bei allen Verwaltungen stets gut geputzt und in vielen Teilen blank gehalten. Abgeblätterten Lack, rostige Triebwerksteile und Radreifen findet man in England selbst an den ältesten Verschiebelokomotiven nicht.

Die Personenwagen sind meist mit zwei verschiedenen Anstrichen versehen. In der Höhe der Fenster ist der Anstrich meist licht, weiß oder lichtbraun, während der untere Teil der Wagenkasten eine dunklere Farbe erhält. Die Wagen erhalten durch diese wagrechte Teilung des Anstriches ein gefälliges, schlankes Aussehen.

Die englischen Personenwagen sind fast durchwegs Abteilwagen. Wagen mit Seitengängen nach der Art unserer Drehgestellwagen für Schnellzüge sind erst seit einigen Jahren und nur für die wichtigsten Schnellzüge in Verwendung. Auch diese Wagen besitzen Abteile. Größere gemeinschaftliche Räume nach Art der amerikanischen Wagen sind in England unbekannt.

Die Ausstattung der Wagen ist verhältnismäßig gut.

Bekanntlich führen die meisten englischen Bahnen nur zwei Wagenklassen, gewöhnlich erste und dritte. Die erste Wagenklasse entspricht unserer ersten und ist immer vornehm und geschmackvoll ausgestattet. Die dritte Wagenklasse ist meist ein Zwischending zwischen unserer zweiten und dritten Klasse, im allgemeinen gut und geräumig gehalten. Hiebei ist in den Wagen der Fernzüge die Ausstattung stets bedeutend besser als in den Vororte- und Nahverkehrzügen.

(Fortsetzung folgt.)

Digitized by Google

Der Wirtschaftskrieg des Vierverbandes nach dem Weltkrieg*.

Von Dr. Sigmund Schilder.

Was der Wirtschaftskrieg des von Großbritannien geleiteten, die Mittelmächte bekämpfenden Vierverbandes während des Weltkrieges bedeutete, ist allgemein bekannt. Aber auch um zu erkennen, was die Vierverbandsmächte nach dem Weltkrieg gegen die Mittelmächte durchführen wollen, ist keine besondere Prophetengabe nötig. Hiezu genügt es, die bisher bekanntgewordenen Pläne der Entente über diesen Gegenstand einer Betrachtung zu unterziehen. Inwiefern die Ententeländer imstande sein werden, diese Pläne eines Wirtschaftskrieges gegen die Mittelmächte nach dem Weltkrieg zu verwirklichen, und was hiegegen von unserer Seite vorzukehren wäre, soll im weiteren besprochen werden.

Zuerst waren die Pläne des künftigen Wirtschaftskrieges in der militärischen Kriegführung der Ententeländer gewissermaßen inbegriffen. Nach bekanntgewordenen Äußerungen namentlich englischer politischer und Fachblätter sollten möglichst viele deutsche Industrieunternehmungen, insbesondere solche der Eisen- und Stahlindustrie, zerstört werden. In gleicher Weise hoffte man gegen die Hafenanlagen in Deutschland vorgehen zu können. Die deutschen Handelsschiffe sollten weggenommen werden. Durch all dies würde ein mittelbarer Zwang zu einer gewaltigen Auswanderung der deutschen Industriebevölkerung ausgeübt werden, und diese Menschenverluste sollten Deutschland in wirtschaftlicher und politischer Beziehung ähnlich schwächen, wie etwa die Verheerungen des dreißigjährigen Krieges.

Hiezu wäre noch gekommen: weitgehende Einschränkungen hinsichtlich der von Deutschland zu haltenden Kriegsflotte; für Frankreich, sei es allein oder im Verein mit Belgien, die Rheingrenze; die Ausdehnung Russisch-Polens auf Posen, Ost- und Westpreußen sowie den von den sogenannten Wasserpolaken bewohnten Teil von Ostschlesien; außerdem eine drückende, zur Verarmung zwingende Kriegsentschädigung (es wurden phantastische Ziffern bis zu 100 Milliarden Francs oder Mark genannt); der Zwang, lange Zeit hindurch starke Garnisonen der Sieger zu ernähren usw.

Österreich-Ungarn war im allgemeinen dasselbe Schicksal zugedacht, nur mit einem Unterschiede: während die kühnsten Phantasien der Ententeländer nicht so weit gingen, das deutsche Volk einfach von der Bildfläche Europas wegzuwischen, dachte man in den Vierverbandsstaaten zu Beginn des Weltkrieges tatsächlich an die völlige Zertrümmerung und Aufteilung Österreich-Ungarns. Höchstens wurde die Belassung eines stark verkleinerten Königreiches Ungarn und die Zuteilung der rein deutschen Gebiete Westösterreichs an Bayern und Sachsen zugestanden.

In dieser Art wäre nach den ursprünglichen Plänen der Ententeländer der Weltkrieg mit dem danach zu führenden Wirtschaftskrieg in eins verschmolzen. Je fester sich aber beide Mittelmächte gegen die Angriffe von Osten und Westen her behaupteten, je erfolgreicher sie Eroberungen über die eigenen Grenzen hinaus machten und überdies noch im Herbst 1914 die Türkei, im Herbst 1915 Bulgarien als Bundesgenossen gewannen, desto mehr entfernten sich die Erörterungen über den nach Friedensschluß zu führenden Wirtschaftskrieg vom ursprünglich geplanten, fast rein militärisch-gewalttätigen Vorgehen; in desto höherem Grade entwickelten sich die Pläne des künftigen Wirtschaftskrieges in der Richtung nach der rein geschäftlichen und handelspolitischen Seite hin.

In den Vordergrund trat der Gedanke einer weitgehenden wechselseitigen Zollbevorzugung der Ententeländer samt ihren Bundesgenossen und Überseebesitzungen; die Mittelmächte sollten dementsprechend große Zollbenachteiligungen erfahren und die neutralen Länder nach einem mittleren Zolltarif behandelt werden, der günstiger wäre, als die den Mittelmächten angedrohte Zollbehandlung, doch nicht so günstig, wie jene Vorzugszollbehandlung, welche sich die Ententeländer untereinander sowie ihren Überseebesitzungen und Verbündeten zugestehen wollten. Gewissermaßen einen „vierten Tarif" sollen die besonders großen Begünstigungen bilden, die sich in den Weltreichen Englands und Frankreichs Mutterland und Überseebesitzungen wechselseitig zugestehen werden. In diesem Zusammenhang wurde auch an eine weitgehende Benachteiligung der deutschen und österreichisch-ungarischen Handelsschiffahrt gedacht. Vom Waren- und Passagierverkehr zwischen den Häfen der Ententeländer mit Einschluß ihrer Überseebesitzungen und Bundesgenossen sollen die deutschen und österreichisch-ungarischen Handelsschiffe soweit als möglich ausgeschlossen werden; zumindest wären sie vom Zwischenhandel ungefähr in der Art der Bestimmungen der britischen Navigationsakte von 1651 fernzuhalten.

Außerdem traute sich die Entente noch bis vor kurzem die Kraft zu, im Friedensschluß nicht nur die Mittelmächte zur Duldung solcher wirtschaftlicher Benachteiligungen zu zwingen, sondern noch überdies für ihre eigenen Waren und Schiffe bei den Mittelmächten die Meistbegünstigung durchzusetzen. Die Hoffnungen der Ententeländer gingen sogar noch um einiges weiter; man glaubte nämlich, auch die im Weltkrieg neutralgebliebenen Länder teils durch wirtschaftlichen, teils durch militärischen Zwang dahin bringen zu können, daß sie sich dem gegen die Mittelmächte gerichteten feindlichen Wirtschaftsbund anschließen müßten.

Für Großbritannien war hiemit, wie bereits früher andeutungsweise erwähnt wurde, noch die Verwirklichung des alten Planes verknüpft, mit den Überseebesitzungen der britischen Krone in ein Verhältnis wechselseitiger Vorzugszollbehandlung zu gelangen. Schon bisher genossen in einer Reihe britischer Überseebesitzungen die Waren des Mutterlandes und jene anderer Kolonien ermäßigte Vorzugszölle. Im Verlauf des Weltkrieges war aber die öffentliche Meinung Großbritanniens (nicht nur insoweit sie von der schon seit langem schutzzöllnerischen unionistischen Partei beeinflußt wurde, sondern auch in vielen der liberalen Partei angehörigen Kreisen) dazu gelangt, britische Vorzugszölle für die Waren der Überseebesitzungen als gerecht, nützlich und notwendig anzuerkennen.

Außer dieser zoll- und schiffahrtspolitischen Bekämpfung der Mittelmächte soll auch gegen die sogenannte „friedliche Durchdringung" der Ententeländer durch eine gewissermaßen kolonisatorische Auswanderung aus Deutschland und Österreich-Ungarn aufs schärfste Stellung genommen werden. In den letzten Jahrzehnten vor dem Weltkrieg waren nämlich deutsche Geschäftsleute, Kapitalisten, Angestellte, Arbeiter, Angehörige freier Berufe usw. massenhaft nach Großbritannien, Frankreich, Rußland, Italien, Belgien und den Überseebesitzungen dieser Staaten ausgewandert. An dieser Auswanderung hatte sich Österreich-Ungarn stark beteiligt, allerdings gemäß seinen im Vergleich zu Deutschland schwächeren wirtschaftlichen Kräften mehr durch Angestellte, Arbeiter und überhaupt Personen in untergeordneter Stellung als durch Unternehmer und Großkapitalisten.

*) Erweiterte Wiedergabe des unter gleichem Titel am 7. Dezember 1915 im „Klub österreichischer Eisenbahnbeamten" gehaltenen Vortrages.

Digitized by Google

Diese ausgewanderten Staatsangehörigen der Mittelmächte richteten in den Ententeländern Zweigunternehmungen ein oder brachten selbständige industrielle, kommerzielle sowie finanzielle Gründungen in Gang. Auch jene Auswanderer, die nicht als selbständige Unternehmer in den Ententeländern Geschäfte machten, sondern dort in dienender Stellung tätig waren, nutzten den Wirtschaftsinteressen ihrer Heimatländer in mannigfacher Weise. Zumindest erweiterten sie ihren Gesichtskreis durch Kenntnis der Vorgänge außerhalb ihrer Heimatländer, lernten fremde Sprachen sowie geschäftliche und industrielle Arbeitsweisen, regten an der Stelle ihrer Tätigkeit nicht selten dazu an, die Erzeugnisse Deutschlands und Österreich-Ungarns zu beziehen usw.

Es hat in Deutschland nicht an wahrheitsliebenden, aber unvorsichtigen Schriftstellern gefehlt, die besonders in den letzten Jahren vor Ausbruch des Weltkrieges darauf hinwiesen, daß Deutschland eigentlich einen großen Kolonialbesitz nicht nötig habe; denn seine industriell, kommerziell, finanziell tätige Auswanderung wisse in den fremden Ländern durch Kenntnisse, Fleiß und Tüchtigkeit eine hervorragende wirtschaftliche Stellung zu gewinnen. Hiedurch käme Deutschland in die Lage, eine Reihe von Auslandsstaaten gewissermaßen wie Kolonien dem eigenen wirtschaftlichen Nutzen dienstbar zu machen und dabei seinen Außenhandel zu fördern sowie seinen Kapitalsreichtum zu vergrößern; hiebei brauche sich Deutschland nicht mit den Mühen, Sorgen, Gefahren und Kosten zu beladen, die stets mit der Erwerbung von Überseebesitzungen verbunden seien. In derartigen deutschen Ausführungen wurde vornehmlich auf Großbritannien und seine Überseebesitzungen, sodann auch auf Frankreich und Belgien als Beispiele dieser deutschen wirtschaftlichen Pioniertätigkeit im Ausland hingewiesen.

Solche Darlegungen mußten aber in den Ententeländern, in denen politische Feindseligkeit gegen Deutschland schon seit Jahren, in Frankreich und Rußland sogar schon seit Jahrzehnten bestand, um so verstimmender wirken, als sich diese Darlegungen mit höchst gehässigen Ausführungen einigermaßen deckten, die von nationalistischen Kreisen in den derart von Deutschland und Österreich-Ungarn aus „kolonisierten" Ländern verbreitet wurden; nur mit dem Unterschied, daß die betreffenden deutschen Schriftsteller nahezu dasselbe mit wissenschaftlicher Ruhe und mit Hinweisen auf den Nutzen erörterten, den die „kolonisierten" Länder aus dieser deutschen Auswanderung zögen, was die nationalistischen Kreise der Ententeländer mit leidenschaftlichen, haßerfüllten Worten als eine Verbindung politischer Weltherrschaftspläne mit schnöder wirtschaftlicher Ausbeutung bezeichneten.

Dies macht es erklärlich, warum Großbritannien und nach seinem Muster bald auch die anderen Ententestaaten sofort auf das mittelalterliche englische Kriegsrecht zurückgriffen; danach ist die Kriegführung nicht nur ein Ringen feindlicher Streitkräfte, sondern geht mindestens ebenso sehr darauf aus, die wirtschaftlichen Privatinteressen der Staatsangehörigen der mit England kriegführenden Länder nach Kräften zu schädigen. Die Pläne des Wirtschaftskrieges nach dem Weltkrieg sind bestrebt, von diesen gegen die „feindlichen Ausländer" getroffenen Maßnahmen auch nach Friedensschluß möglichst viel beizubehalten. Die Angehörigen der Mittelmächte und ihrer Verbündeten sollen auch späterhin in allem, was ihre Niederlassungsrechte, ihre Rechtsstellung hinsichtlich Grundbesitz, Patentwesen, Bergbau, Handels- und Gewerbebetrieb usw. betrifft, tunlichst ungünstig gestellt werden, so daß die früher erwähnte „friedliche Durchdringung" der Ententeländer durch deutsche und österreichisch-ungarische Staatsangehörige möglichst unterbunden werde.

Diesen Maßnahmen der Staatsgewalt in den Ententeländern sei nach Friedensschluß ein halbprivater Boykott der deutschen und österreichisch-ungarischen Waren und Dienstleistungen beizugesellen. Der erwähnte Boykott sei durch strenge gesetzliche Bestimmungen über Handelsbezeichnungen (made in Germany, made in Austria usw.) zu unterstützen. Gerade auf diese die Warenbezeichnung betreffenden Maßnahmen wurde in den Ententeländern im zweiten Kriegsjahr besonderes Gewicht gelegt.

Hiezu käme noch eine möglichst weitgehende Übernahme jener Mittel und Wege zur Handels- und Industrieförderung, die in Deutschland zu so großen Erfolgen geführt haben und auch in Österreich-Ungarn von einigem Erfolg begleitet waren. Das sonderbare hieran ist, daß es sich keineswegs um Dinge handelt, die in Deutschland oder Österreich-Ungarn etwa geheim gehalten worden sind. Die in Deutschland üblichen Maßregeln der Handels- und Industrieförderung wurden in politischen Zeitungen, Fachblättern, Büchern und kleinen Schriften eingehend verzeichnet und schon vor Ausbruch des Weltkrieges von zahlreichen Auslandsstaaten eifrig nachgeahmt. Wenn nun trotzdem diese Förderungsmaßnahmen während des Weltkrieges der öffentlichen Meinung der Ententeländer gewissermaßen als neue und unerhört schlaue Kunstgriffe vorgeführt wurden, so geschah es teils zu Verhetzungszwecken, teils aus Mangel an Verständnis für gewisse grundlegende Verhältnisse, vermöge deren die deutschen Maßnahmen zur Handels- und Industrieförderung so große Erfolge erzielt haben.

Diese Erfolge sind nämlich zum nicht geringen Teil auf eine Reihe von Eigenschaften zurückzuführen, die sich im deutschen Volk im Lauf seiner vielhundertjährigen Geschichte entwickelt haben. Es sind dies Ordnungssinn, geschäftliche Anpassung und Fähigkeit zur Organisation, wodurch man zum Beispiel einer Einrichtung wie die Leipziger Messe, trotz gänzlicher Veränderung ihrer ursprünglichen historischen Grundlagen, nach wie vor eine bedeutende Stellung innerhalb des gesamten deutschen und auch Weltmarktes hat sichern können. Ob die Nachahmungen der Leipziger Messe in London, Paris, Lyon den beiden Ententeländern ähnlichen Nutzen bringen werden, mag dahingestellt bleiben.

Ein anderes Beispiel bildet die Gesamtheit jener teils privaten, teils öffentlichen Einrichtungen und Bemühungen, durch welche sich die deutsche chemische Industrie zu ihrer derzeitigen Weltstellung emporgeschwungen hat. In den Ententeländern und ähnlich auch in den der Entente politisch sehr nahestehenden Vereinigten Staaten wird in Zeitungen, fachlichen Auseinandersetzungen und Versammlungsreden verlangt, die chemische Industrie dieser Länder müßte, ähnlich wie es in Deutschland seit Jahrzehnten geschieht, durch streng wissenschaftliches Vorgehen, innige Verbindung von wissenschaftlicher und technisch-geschäftlicher Betätigung, durch Verwendung großer Summen für chemisch-technologische Lehranstalten jene Vielseitigkeit und Leistungsfähigkeit zu erlangen suchen, wie sie der deutschen Industrie eigen sind.

Hiebei wird aber das Wichtigste übersehen. Es ist eine Eigentümlichkeit des geschäftlich tätigen Deutschen, geduldig weitreichende Pläne durch Jahre und sogar durch Jahrzehnte zu verfolgen, auch wenn sie sich nicht sofort in geschäftlichen Nutzen umsetzen. Überhaupt genießt innerhalb der deutschen Industrien die wissenschaftliche Tätigkeit als solche eine gewisse Hochachtung, die ihren Jüngern mehr oder weniger auskömmliche Stellungen sichert und den Geschäftsherrn ohne Ungeduld und falsche Sparsamkeit warten läßt, auch wenn sich aus der Tätigkeit seiner wissenschaftlichen Hilfskräfte nicht binnen kürzester Frist ein un-

Digitized by Google

mittelbarer geschäftlicher Nutzen ergibt*). Dies sind Eigenheiten des deutschen Volkstums, die auf andere Länder nicht ohne weiteres zu übertragen sind. Solche Eigenschaften sind eben vorhanden oder fehlen. Deshalb nützt es wenig, gewisse Äußerlichkeiten der chemischen Industrie Deutschlands nachzuahmen, wenn man nicht jenen Geist in sich aufnimmt, von dem die Führer der deutschen chemischen Großindustrie durchdrungen sind.

Sodann wird in den Ententeländern auf das innige Verhältnis aufmerksam gemacht, das in Deutschland und zum Teil auch in Österreich-Ungarn zwischen Großbanken und mittleren Banken einerseits und den im Ausfuhrgeschäft tätigen Groß- und mittleren Industriellen andererseits besteht. Es wird ferner darauf hingewiesen, daß sogar kleine Fabrikanten bis zum Kleingewerbetreibenden herab in Deutschland und Österreich-Ungarn mittels Kreditgenossenschaften vor Auswucherung durch rücksichtslose private Geldgeber bis zu einem gewissen Grade geschützt seien. Aber auch hier handelt es sich zum Teil weniger um die Einrichtungen selbst, die ja unschwer nachzuahmen wären, als um den Geist, der die Geschäftsführung dieser Einrichtungen beherrscht.

(Fortsetzung folgt.)

*) So hat die Badische Anilin- und Sodafabrik zehn Jahre hindurch an der Darstellung des synthetischen Indigos arbeiten lassen, und diese vorbereitenden Arbeiten haben eine Anzahl von Millionen Mark verschlungen.

VERSCHIEDENES.

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 18. Juli d. J. dem im Eisenbahnministerium verwendeten, mit dem Titel eines Hofrates bekleideten Generalinspektor der ehemaligen Staatseisenbahngesellschaft Rudolf Karasek den Titel eines Sektionschefs und dem Ministerialrate in demselben Ministerium Julius Spitzner taxfrei das Ritterkreuz des Leopold-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Schuhausbesserungswerkstätten der k. k. Staatsbahnen. Seit Beginn des Jahres ist am Wiener Westbahnhofe eine Werkstätte im Betriebe, in der das schadhafte Schuhwerk der Bediensteten wieder instand gesetzt wird.

Diese zahlen für Sohlen, Vorschuhen und sonstige Ausbesserungen mäßige Friedenspreise.

So sehr es auch dem Dienste frommt, daß die am Bahnkörper tätigen Bediensteten mit gutem Schuhzeug versehen sind, so hat das Eisenbahnministerium bei Errichtung dieser Werkstätten doch vor allem das Wohl der Bediensteten im Auge, denen mit dieser neuen Fürsorgeeinrichtung auf Kriegsdauer Gelegenheit zu billiger und dauerhafter Instandsetzung des schadhaft gewordenen Schuhwerkes geboten werden soll.

Freilich mußte sich die Staatseisenbahnverwaltung bei Durchführung dieser dem Plane nach recht ausgedehnten Fürsorge Beschränkung auferlegen und in Anbetracht der Schwierigkeiten reichlicher Beschaffung von Sohlenleder die Begünstigung auf jene Bediensteten einschränken, die — wie vor allem die Verschieber — eine starke Schuhabnützung im Dienste erleiden.

Nebst der Lederknappheit herrscht auch Mangel an freien Arbeitskräften. Für die Güte der Ausbesserungsarbeit war es nun gewiß von Vorteil, daß es gelang, mit Hilfe der Genossenschaft der bürgerlichen Schuhmacher Wiens eine Reihe solcher Meister heranzuziehen, die ihre selbständige Gewerbeausübung einschränken oder ganz aufgeben mußten.

Diese nach beiden Seiten hin gleich befriedigende Lösung schließt auch die Möglichkeit einer raschen Ausdehnung der Fürsorgeeinrichtung auf andere größere Dienststellen in sich, wo nun die in der Ursprungswerkstätte erprobten fachtüchtigsten Meister die Leitung neuer Schuhwerkstätten übernehmen.

Gegenwärtig besteht bereits bei jedem der vier Staatsbahnhöfe in Wien eine solche Werkstätte. Auswärtige Direktionen folgen dem Beispiel und dem Vernehmen nach ist bei der Staatsbahndirektion Triest der Gedanke von fahrbaren Schuhwerkstätten aufgetaucht. Allerorten begegnet die vom Eisenbahnministerium ausgehende und durch die Mitwirkung an der Lederbeschaffung nachhaltigst geförderte Gründung bei den Bediensteten vollem Verständnisse. Allein die Werkstätte am Westbahnhofe hat in der kurzen Zeit ihres Bestandes 2000 Schuhausbesserungen ausgeführt.

„Verwaltungsjahr." Das Finanzministerium hat mit dem an die Dienststellen der Finanzverwaltung gerichteten Erlasse vom 29. v. M. gemäß § 7 der Kaiserlichen Verordnung vom 28. v. M. angeordnet, daß zur Bezeichnung des Zeitraumes vom 1. Juli des einen bis 30. Juni des folgenden Jahres der Ausdruck „Verwaltungsjahr" zu verwenden ist. Die Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember heißt: „Erstes Verwaltungshalbjahr", beidemale mit der in Bruchform beigesetzten Bezeichnung des Verwaltungsjahres. Als Abkürzung ist zu wählen: „1. Vhj. 191./1." und „2. Vhj. 191./1." Diese Anordnung wurde hiemit auch für den gesamten Dienstbereich des Eisenbahnministeriums in Wirksamkeit gesetzt. Diese treffliche Verdeutschung ist freudig zu begrüßen. Möchten ihr recht bald noch weitere folgen. Anlaß hiezu bietet das Finanzwesen des Staates und der Eisenbahnen überreichlich.

Die Wasserstraßen Österreichs und Ungarns. Nach den im Jahre 1910 in Österreich angestellten Erhebungsresultaten und den seither bekanntgegebenen Ergänzungen und Berichtigungen, ferner laut der im „Ungarisch-statistischen Jahrbuch" enthaltenen Angaben für Ungarn und von der Landesregierung in Bosnien und der Herzegowina gelieferten Zahlen beträgt die Länge der befahrbaren Fluß-, Kanal- und Binnenseestrecken mit 13.786·8 *km*, wovon auf Österreich 48·9%, auf Ungarn, Kroatien und Slawonien 43·6% und auf Bosnien und die Herzegowina 7·5% entfallen. An dem gesamten befahrbaren Wasserstraßennetze waren die nur für die Flößerei geeigneten Strecken mit 31·9% und die für die gewöhnlichen Schiffe befahrbaren Strecken mit 68·1% beteiligt. Von letzteren waren 62·7% auch für Dampfschiffe befahrbar. Von dem gesamten Wasserstraßennetze sind 39·7% für Dampfschiffahrt geeignet. 95·3% vom gesamten Wasserstraßennetze entfielen auf die Flußstrecken, 2·2% auf die Kanalstrecken und 2·5% auf die Binnenseestrecken. An der gesamten befahrbaren Wasserstraßenlänge Österreichs nahm das Verwaltungsgebiet Galizien mit 31·2% die erste Stelle ein; es folgen Böhmen mit 17·2%, Oberösterreich mit 10·1%, Steiermark mit 9·7%, Tirol mit 5·3%, Kärnten mit 5·1%, die Bukowina mit 5%, Niederösterreich mit 4·7%, Mähren mit 3·5%, Krain mit 2·3%, das Küstenland mit 1·8%, Salzburg mit 1·5%, Vorarlberg mit 1·4%, Dalmatien mit 0·5% und Schlesien mit 0·4. Nach Ausscheidung der in dieser Darstellung doppelt gezählten Grenzflußstrecken vermindert sich die Länge der nur floßbaren Strecken in Österreich von 3855·8 auf 3770·9 *km* und jene der auch für Schiffe geeigneten Flußstrecken von 2582 auf 2491·4 *km*, die Gesamtlänge der in Österreich befahrbaren Wasserstraßen von 6737·4 auf 6561·9 *km*.

Digitized by Google

Die Leistungen der schwedischen Staatsbahnen beim Austausch kriegsverletzter Kriegsgefangener. Hierüber enthält die „Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen" folgende Zuschrift eines höheren Eisenbahnbeamten:

„Die großen Austauschtransporte deutscher, österreichischer und russischer Kriegsgefangener, die, verwundet oder verstümmelt, für den Kriegsdienst unbrauchbar geworden sind, haben für das verflossene Jahr ihren Abschluß gefunden. Die letzten Wagen kamen am 3. bezw. 5. Dezember v. J. in Haparanda und Trälleborg an. Die Wagen, aus denen diese Züge zusammengesetzt waren, wurden den Eisenbahnwerkstätten in Tomteboda zugeführt, wo sie instandgesetzt wurden, um dem öffentlichen Verkehr kurz vor Weihnachten wieder dienen zu können. Es dürfte daher jetzt am Abschluß der ersten Reihe dieser Invalidentransporte am Platze sein, einige Worte hierüber zu sagen und einen Rückblick auf die Tätigkeit der schwedischen Staatsbahnen zu werfen, die dieses, für das schwedische Volk so ehrenvolle Werk zum glücklichen Ende gebracht haben.

Zur Ausführung des schwierigen Vorhabens bedurfte es natürlich besonderer Vorbereitungen. Ein Transport gewöhnlicher Reisender läßt sich dem allgemeinen Verkehr leicht einfügen, auch wenn es sich um große Mengen handelt. Hier jedoch handelte es sich zum großen Teil um liegende Kranke und mit Rücksicht hierauf wurden alle Einrichtungen getroffen, um den Leuten die mehr als 2½ Tage dauernde Reise durch Schweden so erträglich wie möglich zu machen und ihnen gleichzeitig die hohe Entwicklung der schwedischen Errungenschaften auf dem Gebiete der Gesundheitspflege in jeder Beziehung zugute kommen zu lassen. Demgemäß wurden auf Veranlassung der Eisenbahnverwaltung Pläne entworfen für die Art der Zusammensetzung der Züge und ihre Ausrüstung für die neue Bestimmung, für Fahrzeiten, Absperrung und Bewachung der Bahnhöfe, wo längerer Aufenthalt vorgesehen war, besonders auf den im voraus bestimmten Verpflegsstationen. Bei der Festlegung dieser Ordnung hat die Eisenbahnverwaltung angelegentlich alle Erfahrungen benutzt, die bereits bei früheren Transporten durch die Schweiz gewonnen waren. Dadurch, daß die Leitung der militärischen Abteilung überlassen wurde, sind dem Unternehmen die Fachkenntnisse, über welche diese Verwaltung auf den verschiedensten Gebieten verfügt, zugute gekommen.

Zunächst muß darauf hingewiesen werden, daß die Eisenbahnverwaltung schon im vorigen März im Auftrag des Auswärtigen Amtes einen vorläufigen Plan für die Transporte aufstellte, wobei beabsichtigt wurde, daß der Austausch über Värtan (bei Stockholm) oder wenigstens über einen Ort südlich von Umea stattfinden sollte, hauptsächlich deshalb, um den stark in Anspruch genommenen Betriebsmittelpark soviel wie möglich zu schonen. Da indessen von den kriegführenden Mächten die lange Seefahrt zwischen Finnland und Schweden für unpraktisch angesehen wurde, so arbeitete die Eisenbahnverwaltung — nachdem sich herausgestellt hatte, daß der Mangel an Wagen weniger fühlbar sein würde und da die Arbeiten an der Strecke Karungi—Haparanda flott vorgeschritten waren — einen neuen Plan für die Beförderung durch ganz Schweden über die Strecke Haparanda—Trälleborg aus. Gemäß diesem Plane ist der Austausch nunmehr seit dem 12. August v. J. im Gang gewesen, und zwar sind mit einer Unterbrechung vom 7. Oktober bis 2. November drei Zugpaare in der Woche abgefertigt worden.

Wie schon bemerkt, galt es, in verhältnismäßig kurzer Zeit Liegeplätze für die Verwundeten und Kranken herzustellen und für möglichste Bequemlichkeit zu sorgen. In nicht weniger als 60 Wagen III. Klasse wurden Veränderungen vorgenommen; Bänke, Plattformen und Gepäcknetze wurden entfernt. Um die Behaglichkeit für die Verwundeten noch zu erhöhen, bestimmte die Verwaltung außer den Stationen, auf welchen Mahlzeiten eingenommen werden sollten, weitere Plätze, an denen die Züge verlassen werden durften. Dort wurde ein Raum für die Invaliden abgegrenzt. Zu diesem Zweck und um den Zutritt des Publikums zu hindern, mußten Absperrungsmaßnahmen, wie das Errichten von Zäunen, vorgenommen werden, das Aufsichtspersonal, teils aus Eisenbahnbeamten, teils aus Provinzialbeamten und Militärangestellten bestehend, wurde verstärkt. Außerdem erwies sich auf einer Anzahl Stationen die Verlängerung des Bahnsteiges als notwendig, und es mußten besondere Treppen angebracht werden, um das Auf- und Absteigen der Verwundeten zu ermöglichen.

Besondere Aufmerksamkeit hat die Eisenbahnverwaltung der Heizung der Züge gewidmet. Durch genaue Versuche war festgestellt, daß bei einer Temperatur von 15° und darunter die Lokomotive und ein Heizwagen nicht genügten, den etwa 265 *m* langen Zug, der aus 44 Achsen bestand, zu erwärmen. Da nun bei Wiederaufnahme der Beförderungen Anfang November die Temperatur ungewöhnlich niedrig war, entschloß man sich, den Zug um zwei Wagen zu kürzen und außerdem noch einen Heizwagen in die Mitte des Zuges einzustellen. Diese Anordnung hat sich sehr gut bewährt und trotz herrschender großer Kälte draußen eine angenehme Temperatur im Inneren der Wagen bewirkt. Man kann sich ein ungefähres Bild von dem Umfang dieser Transporte machen, wenn man bedenkt, daß für sie 10 Durchgangswagen II. und 16 solcher III. Klasse, 44 gewöhnliche Wagen III. Klasse, 4 Krankenwagen und 4 mit Gepäckraum verbundene Wagen benötigt wurden. Seit Beginn der Beförderungen sind 35 solcher Züge von Trälleborg nach Haparanda und umgekehrt gefahren. 4000 Deutsche und Österreicher und 7730 Russen sind in ihre Heimat befördert worden.

Will man ein zusammenfassendes Urteil über die Invalidentransporte fällen, so darf man wohl sagen, daß die Anordnungen und Vorbereitungen der schwedischen Staatsbahnen ein vollständiges Gelingen ermöglicht haben, was auch schon bei mehreren Gelegenheiten innerhalb wie außerhalb Schwedens hervorgehoben worden ist. Diese Beförderungen sind die größten, die je in Schweden ausgeführt worden sind, denn die Entfernung zwischen Haparanda und Trälleborg beträgt 1791 *km* und die Fahrzeit in nördlicher Richtung 61 Stunden, 43 Minuten, umgekehrt 61 Stunden, 11 Minuten. Bedenkt man außerdem, daß in Schweden keinerlei Erfahrungen für derartige, langdauernde Krankentransporte zur Verfügung standen, kann man wohl ruhig behaupten, daß bei dem jetzigen, ungewöhnlich starken Verkehr auf den schwedischen Bahnen und dem herrschenden Mangel an Beamten und Material alles glänzend geklappt hat, nicht zuletzt infolge des glücklichen Zusammenarbeitens von Eisenbahnverwaltung und Militärbehörden. Alle Einzelheiten der Transporte, besonders auf den Stationen mit längerem Aufenthalt wurden durch gemeinsame Arbeit beider Behörden vorausbestimmt. Auf ausdrückliche Anordnung des Generaldirektors der schwedischen Staatsbahnen sind bei verschiedenen Gelegenheiten Dienstreisen vorgenommen worden, um das Zusammenarbeiten des Eisenbahnpersonals mit dem in den Zügen beschäftigten Krankenpersonal zu regeln. Nicht zum wenigsten hat zu dem glücklichen Ergebnis auch das Interesse und die Sorgfalt beigetragen, die das Eisenbahnpersonal durchweg diesen Transporten gewidmet hat."

Seither sind wieder zahlreiche Züge mit den armen Blutzeugen des Krieges hin und wieder gefahren worden. Die schwedischen Staatsbahnen haben sich durch diese Leistungen den wärmsten Dank aller beteiligten Staaten verdient.

Ergebnisse der k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1914. I. Schiffahrtsdienst. Die Betriebslinien hatten im Personendienste eine Länge von 2556 *km*,

Digitized by Google

im Frachtendienste von 4104 *km*. Angelegt wurde an 247 Lade- und Haltestellen. Die Schiffahrtsdauer betrug 301 Tage. Am 29. Juni wurde der Gesamtverkehr infolge des Krieges auf der Strecke Turn-Severin—Calafat eingestellt. In der Strecke Wien—Preßburg—Budapest wurde der Verkehr auch über den ganzen Winter aufrecht erhalten. Der Schiffspark bestand aus 124 Raddampfern, 15 Schraubendampfern, 873 Warenschiffen, 171 Stehschiffen und 119 sonstigen Fahrzeugen und schwimmenden Anlagen, zusammen 1272 Einheiten, die samt Ausrüstung einen Wert von K 25,073.507 besaßen.

Von diesen sind infolge der kriegerischen Ereignisse drei Personendampfer, 10 Zugdampfer und 72 Warenboote teils gesunken, teils ist ihr Schicksal unbekannt. Bei Kriegsausbruch konnten sämtliche Fahrzeuge, bis auf 6 Warenboote und 7 Landungspontone, die von Serbien beschlagnahmt wurden, geborgen werden.

Geleistet wurden von den Dampfern 2,258.695 *km*, von den Schleppschiffen 3,300.961 *km*. Fremde Schiffe wurden 1979 auf eine Entfernung von 224.322 *km* geschleppt.

Befördert wurden insgesamt 2,046.286 Personen mit einer Kilometerleistung von 107,024.968; ferner 1,760.278 *t* Gütern (darunter 602.369 *t* Getreide) mit einer Leistung von 804,320.914 Tonnenkilometer; endlich wurden in fremden Fahrzeugen 33,144.463 *t* Güter remorquiert. Außer einigen unbedeutenden Unfällen haben sich vier namhaftere Havarien ereignet, bei denen 6745 *t* verschiedener Güter beschädigt wurden.

Für die Personenbeförderung wurden K 2,956.813, für Güterbeförderung K 27,366.461 und an verschiedenen Einnahmen K 791.832, im ganzen also K 28,158.294 eingenommen, denen Ausgaben von K 20,862.958 gegenüberstehen, so daß sich ein Betriebsüberschuß von K 7,295.336 ergab; abzüglich der Abschreibungen und Pensionsfondsbeitrag verblieb ein Ertrag des Schiffahrtsdienstes von K 2.648.989. Die Steigerung der Gesamteinnahmen beträgt 11·32 v. H., die Ausgaben 1·31 v. H. gegen das Vorjahr.

II. Mohács - Fünfkirchner Eisenbahn. Der Fahrpark bestand aus 640 verschiedenen Fahrzeugen, darunter je 13 Lokomotiven, 5 Personenwagen und 563 Kohlenwagen. Befördert wurden 143.358 Personen mit einer Leistung von 2,528.847 Personenkilometern, 20.811 *t* Gepäck mit 4602 Tonnenkilometern, 1197·8 *t* Eilgut mit 49.538 Tonnenkilometern und 559.700 *t* Frachtgüter (darunter 476.794 *t* Kohlen, Koks usw.) mit einer Leistung von 19,342.711 Tonnenkilometern. Die gesamte Bruttotonnenkilometerleistung betrug 40,309.180 (gegen 48,023.560 im Vorjahre). Die Verkehrseinnahmen betrugen K 1,014.706, die verschiedenen Einnahmen 1,127.226, zusammen K 2,141.932, denen Ausgaben im Betrage von K 1,576.720 gegenüberstehen, so daß sich ein Betriebsüberschuß von K 565.211 ergab.

III. Fünfkirchner Kohlenwerke. Die Gesamterzeugung belief sich auf 5,595.225 *q* (gegen 7,013.502 im Vorjahre), von denen 3,423.591 in Verschleiß gebracht wurden. Der Ausfall ist hauptsächlich auf den Arbeiterausstand und die Störungen infolge des Krieges zurückzuführen. Grubenbahnen waren 12·75 *km* vorhanden. Der durchschnittliche Mannschaftsbestand belief sich auf 2297·6 Köpfe mit einer Leistung von 7·39 *q* je eines Mannes und achtstündiger Schicht. Es ereigneten sich fünf tötliche und 21 schwere Verletzungen.

Die Einnahmen betrugen K 2,154.738, die Ausgaben K 1,980.667, so daß nach Abzug des Pensionsfondsbeitrages K 127.761 verblieben.

Das General-Gewinn- und Verlustkonto weist einen Gewinn von K 4,477.781 aus, bei dem auf der einen Seite eine Kriegsverlustreserve von K 1,000.000 und auf der anderen Seite der Beitrag der Staatsverwaltung von K 1,300.000 berücksichtigt ist. Zur Verfügung für die Generalversammlung verblieben K 4,006.755, von denen K 1,357.155 auf neue Rechnun vorgetragen, der Rest als Dividende verteilt wurde.

Sowohl die Gesellschaft als solche, wie die Bediensteten haben sich mit vorbildlichem Eifer und hingebungsvollster Aufopferung in den Dienst der Kriegsverwaltung gestellt. Das beweist die hohe Zahl von Auszeichnungen an Bedienstete aller Grade, acht sind im Dienste des Vaterlandes gefallen.

BUCHANZEIGEN.

Eisenbahnschematismus für Österreich-Ungarn. Dieses seit dem Jahre 1860 (demnach seit mehr als 56 Jahren) erscheinende, in Eisenbahn- sowie Geschäftskreisen allbekannte Buch, ist heute im 42. Jahrgang erschienen. Mit Rücksicht darauf, daß sein Inhalt nur auf amtlichen Angaben beruht, ist eine neuerliche Anpreisung wirklich überflüssig. Es ist in allen Buchhandlungen sowie von der Schriftleitung, Wien II/2, Nordbahnstraße 50 (k. k. Nordbahndirektion), erhältlich.

Der Reinertrag wird von der Schriftleitung in selbstloser Weise dem Eisenbahn-Unterstützungsfonds, der die Unterstützung der nicht pensionsberechtigten Witwen und Waisen von Eisenbahnbediensteten zum Zwecke hat, gewidmet. Diesem Fonds wurden bisher aus derselben Quelle K 37.800 Notenrente und K 2250 bar überwiesen.

Summarischer Bericht der Handels- und Gewerbekammer in Brünn über die geschäftlichen Verhältnisse in ihrem Bezirke während des Jahres 1915. Dieser Bericht, der wie alljährlich die im Gebiete dieser Kammer bestehenden Industrien, Gewerbe und Handelsbetriebe einer eingehenden Besprechung unterzieht, ist, wie nicht anders zu erwarten ist, vollkommen von der Darstellung der Wirkungen des Weltkrieges auf diese Betätigungen beherrscht.

So war eine Reihe von Industrien überwiegend mit Aufträgen der Heeresverwaltung beschäftigt. Dazu gehört die Wollindustrie (Kunstwollfabrikation), die Wirkwarenerzeugung, die Baumwollindustrie, die Lederindustrie, die Schuhwarenerzeugung. Andere wichtige Industrien verloren hingegen durch die kriegerischen Ereignisse ihre frühere Freiheit hinsichtlich der Verwertung ihrer Erzeugnisse, wie die Malzindustrie oder hinsichtlich des Bezuges ihrer Rohprodukte, wie die Zuckerindustrie und die Mühlenindustrie. Für die Kriegswirtschaft am bezeichnendsten sind die im Laufe des Krieges geschaffenen Zentralen der verschiedensten Art. Die Woll-, Baumwoll-, Metall-, Leder-, Gerste-, Spiritus-, Zucker-, Mais-, Melasse-Futterartikelzentrale und vor allen die Kriegsgetreideverkehrsanstalt, welche die gesamte Getreide- und Mehlversorgung Österreichs übernommen hat. Trotzdem der Krieg noch alle wirtschaftlichen Verhältnisse im Berichtsjahre beherrscht, werden jedoch im vorliegenden Berichte bereits die großen, neuen Aufgaben erwähnt, vor welche der Übergang zur Friedenswirtschaft Volk und Regierung stellen wird. Möge schon der nächste Bericht über das Jahr 1916 hierüber Ausführliches bringen!

Betriebspläne für Verschiebebahnhöfe von Dr.-Ing. Helm, Professor an der Technischen Hochschule zu Braunschweig. Berlin. W. Moeser, Buchdruckerei. Preis Mk. 1.50.

Die vorliegende Abhandlung bildet nicht nur eine Ergänzung der im Fachschrifttum bereits vorhandenen Arbeiten, sondern füllt insoferne eine Lücke in derselben aus, als hier zum ersten Male der Versuch gemacht wird, die Betriebsvorgänge auf Verschiebebahnhöfen in ihrer zeitlichen Folge darzustellen. Die auf diesem Wege erhaltenen Bilddarstellungen werden „Betriebspläne“ genannt. Der Verfasser verfolgt hiebei den Zweck, auf diesem Wege die Anzahl der erforderlichen Einfahr- und Richtungs

Digitized by Google

geleise, der Stationsgruppen, dann der Anzahl der notwendigen Ausfahrgeleise, der Geleiselängen festzustellen. Auf diesem Wege ist es möglich, die für die Verschiebevorgänge entscheidenden Werte in ihrem inneren Zusammenhange festzustellen, womit dann auch die Grundlagen für deren Berechnung gewonnen werden. Bei der Darstellung der Geleisebesetzungslinien werden folgende Zeiten in gegenseitige Beziehung gebracht:

a) Die Zeitdauer für das Vorbereiten des Zerlegen eines eingefahrenen Zuges;

b) die Zeitdauer des Zerlegens eines Zuges von durchschnittlicher Stärke von einem Einfahrgeleise nach den Richtungsgeleisen;

c) die Zeitdauer des Sammelns eines Zuges auf einem oder mehreren Richtungsgeleisen;

d) die Zeitdauer zum Herausziehen eines Zuges aus den Richtungsgeleisen nach einem Ausziehgeleise;

e) die Zeitdauer des Zerlegens eines zu ordnenden Zuges von einem Richtungs- oder von dem Zerlegungsgeleise aus nach den Stationsgeleisen;

f) die Zeitdauer der Vereinigung der aus den einzelnen Geleisen der Stationsgruppe stehenden Wagen zu einem Zuge aus einem Ausfahrgeleise, und

g) die Zeitdauer zur Vorbereitung der Ausfahrt.

Die Verschiebevorgänge sind in ihrem Zusammenhange wieder von der Bahnhofsanordnung abhängig. Diese, sowie der Gang der Verschiebearbeiten werden zunächst in einem besonderen Abschnitte allgemein behandelt und sodann die wichtigsten Typen dieser Bahnhöfe auf einer Tafel bildlich dargestellt. Für jede dieser Typen werden dann die bildlichen Betriebspläne aufgestellt, und zwar für die Geleisebesetzung und die Geleisebesetzungsflächen, endlich ist noch am Schlusse der Betriebsplan eines im Betriebe befindlichen Bahnhofes dargestellt. Die vollständige gedankliche Durcharbeitung des Stoffes in steter Anlehnung an die Tatsachen, Beobachtung und tatsächlichen Ergebnisse ist nicht zuletzt als besonderer Vorzug der verdienstvollen Arbeit hervorzuheben. Besonders wertvoll sind die Schaulinien für die Ermittlung der einzelnen Zeitwerte. Das vom Verfasser angewendete Verfahren ist nicht nur in hohem Grade zu den Vorarbeiten für neu anzulegende Verschiebebahnhöfe geeignet, sondern ermöglicht auch einen vollständigen Einblick in die Zweckmäßigkeit der Verschiebeanordnung, die weitergehende Ausnutzungsmöglichkeit und die durchschnittlichen Wagenaufenthalte bestehender Anlagen. Die Aufgabe, die auf streng wissenschaftlichem Wege gewonnene Einsicht in die Praxis zu übertragen und zu verwerten, wird hienach als restlos gelöst erachtet. Hierin ist vielleicht der größte Vorzug der vom Verfasser geleisteten verdienstvollen Arbeit zu suchen. V. G. B.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in prächtigster Lage mit eigenem Park

Die Hotelverwaltung

In der Monarchie best eingeführtes **Teilzahlunghaus** der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5. K. k. hand.-ger. prot. Uhrmacher. K. k. beeideter Sachverständiger.

Gegründet 1842. Gegründet 1842.

Bis Ende 1915 über 5300 Lokomotiven geliefert.

Telegramm-Adresse: Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt.
Telephon-Nummer 6 Wiener-Neustadt.

Actien-Gesellschaft
der
Lokomotivfabrik
vormals
G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Abteilung für Lokomotivbau:
Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart, für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen.

Abteilung für Kesselbau:
Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate, sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe.

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:
Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art. Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall.

Vorzüglichste Ausführung. Prompteste Bedienung.

Schnelldreh-Revolverstahl №5% Marke:
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für **Gruben usw. Minensünder.**
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 ¤ **Wien X/1** ¤ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
¤ Turin 1911: 2 Große Preise ¤

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftlangrahmen. — Bremsen-Regulievorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) **Gebäude** samt deren Zubehör, b) **Mobilien** aller Art, c) **Bodenerzeugnisse** gegen Hagelschlag. 149

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Heiz- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Brikettswerken in Dziedzitz (Österr. Schlesien).

A. Fross-Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

¤ Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, ¤ Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.

Zweigniederlassung: Prag, VII. Bubnaerstraße 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.

Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- u. Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.

◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten. **Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.** **Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.**

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 16. Wien, den 15. August 1916. XXXIX. Jahrgang

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — **für das Deutsche Reich:** Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — **im übrigen Auslande:** Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Anzeigen. — Betriebseinrichtungen englischer Eisenbahnen. Von Dr. Rudolf Sanzin. Auszug aus dem am 13. Jänner 1914 im Club der österreichischen Eisenbahnbeamten gehaltenen Vortrage. (Schluß.) — Mitgut? Von Dr. Franz Hilscher. — Der Wirtschaftskrieg des Vierverbandes nach dem Weltkrieg. Von Dr. Sigmund Schilder. (Fortsetzung folgt.) — Verschiedenes: Verkehrs- und Einnahmenentwicklung der Buschtěhrader Bahn im ersten Halbjahr 1916. Der neue Frachturkundenstempel in Deutschland. Länge der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellten Eisenbahnstrecken. Betriebslängen der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen am 1. Jänner 1916 zugehörigen Strecken. — Buchanzeigen: Die Eisenbahntechnik der Gegenwart. Hickmanns Geographisch-statistischer Taschenatlas. — Geschäftsanzeigen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Betriebseinrichtungen englischer Eisenbahnen.

Von Dr. **Rudolf Sanzin.**

Auszug aus dem am 13. Jänner 1914 im Club der österreichischen Eisenbahnbeamten gehaltenen Vortrage.

(Schluß.)

Die Ausstattung der Wagen ist ziemlich einheitlich. Mir ist zum Beispiel bei der Midlandbahn aufgefallen, daß sämtliche Wagen mit derselben Tuchsorte, mit denselben Gepäckträgern, Fensterrahmen, Metallteilen usw. versehen waren.

Ältere Wagen, die heute im Vororte- und Nahverkehr laufen, sind noch mehrfach zwei- und dreiachsig, die neueren Wagen sind jedoch durchwegs Drehgestellwagen mit vier und sechs Achsen.

Die Federung der Wagen ist ausgezeichnet, die Schallwirkung während der Fahrt sehr gering, was zum Teil wohl auch auf den ungemein starren Oberbau zurückzuführen ist.

Im Personenwagenbau wird noch Holz stark bevorzugt. Teile, die bei uns schon lange aus Eisen hergestellt werden, sind in England auch an neuen Wagen noch aus Holz. Die englischen Personenwagen sind verhältnismäßig leicht, das wohl auf die geringere Breite und Höhe des Wagenkastens zurückzuführen ist.

Vierachsige Drehgestellwagen wiegen etwa 24 bis 28 *t*, sechsachsige 32 bis 38 *t*.

Wie bereits erwähnt, besitzen nur die in Personen- und Schnellzügen laufenden Wagen Schraubenkuppeln, jedoch auch diese keine Scherennotkuppel oder Seitenketten. Dagegen werden alle Schraubenkuppeln und Wagenzugvorrichtungen vor dem Einbau einer Probe auf der Zerreißmaschine unterzogen. Überschreitet die bleibende Drehung ein bestimmtes Maß, so werden die Kuppeln ausgeschieden.

Besonders sorgfältig sind die Hilfszüge der englischen Eisenbahnen ausgebildet. Es sind solche Züge nicht nur auf allen Maschinenwechselstationen vorhanden, sondern bestehen auch besondere Einrichtungen, die Mannschaften der Hilfszüge rasch herbeizurufen.

Ein Hauptmerkmal der englischen Hilfszüge besteht darin, daß sie durchwegs mit einem sehr kräftigen Kranwagen versehen sind, dessen Winde durch eine besondere Dampfmaschine angetrieben wird. Diese Krane haben eine Tragfähigkeit von 30 *t* und mehr. Sie können selbstverständlich bei Entgleisungen und Zusammenstößen sehr gute Hilfe leisten. Um Lasten zu heben, die vom Geleise weiter entfernt liegen, besitzen sie ausziehbare Querträger, die eine sichere Stütze zulassen. Die Hilfszüge sind in sehr geringen Entfernungen stationiert. Bei großen Unfällen wird von beiden Seiten her aufgeräumt. Man legt allergrößten Wert darauf, daß bei Unglücksfällen die Aufräumungsarbeiten möglichst rasch durchgeführt werden und die Bahn wieder fahrbar wird. Auch hier scheint der Wettbewerb der Verwaltungen untereinander auf die Ausgestaltung der Bahneinrichtungen besten Einfluß auszuüben.

Als vor etwa zehn Jahren die Eisenbahn-Triebwagen vielfach zur Einführung gelangten, wurden auch in England solche Fahrzeuge mehrfach ausgeführt.

Man bevorzugte jedoch in England Wagen mit kräftigen Dampfmaschinen und Lokomotivkesseln gewöhnlicher Bauart. Diesem Umstand scheint es zu danken, daß sich in England die Triebwagen auch jetzt noch eines guten Anschens erfreuen und ziemlich stark auf Nebenbahnen und weniger benutzten Vorortestrecken in Verwendung stehen. Die Wagen sind fast durchwegs vierachsig und müssen ziemlich große Fahrgeschwindigkeiten erzielen.

Digitized by Google

Als bemerkenswert wäre noch anzuführen, daß auf Vorortestrecken vielfach Pendelzüge in Verwendung stehen, bei welchen die Lokomotive in der Mitte des Zuges eingestellt ist. Ein Umwechseln der Lokomotive in den Endstationen erfolgt nicht. Ein Teil des Zuges wird bei dieser Beförderungsweise stets geschoben. Man scheint hiegegen keine Bedenken zu haben. Als Lokomotiven sind gewöhnlich ältere Personen- oder Schnellzuglokomotiven in Verwendung, die heute für diesen Dienst nicht mehr entsprechen.

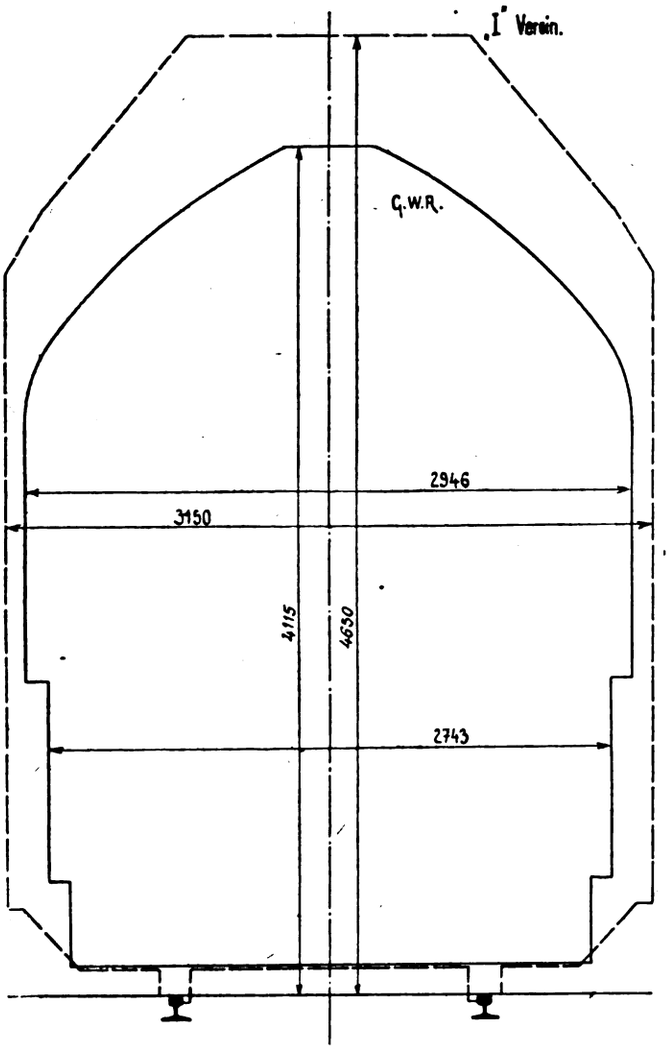


Abb 5.

Es dürfte nicht allgemein bekannt sein, daß die englischen Eisenbahnen eine schmälere und niedrigere Umgrenzung des Lichtraumes der Fahrzeuge besitzen als am europäischen Festland. Die Beschränkung ist so bedeutend, daß für den Bau der Fahrbetriebsmittel sich oft schon recht unangenehme Verhältnisse ergaben.

In Abb. 5 ist das Lademaß des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen durch gestrichelte Linien dargestellt, während die ausgezogene Linie die äußere Umrißlinie der festen Teile der Fahrzeuge für die englische Große Westbahn wiedergibt. Wie zu entnehmen ist, fallen namentlich oben seitlich ziemlich große Flächen weg.

Ein besonderer Nachteil ergibt sich zunächst im Lokomotivbau. Die in England bevorzugten Triebräder von großem Durchmesser verbunden mit einem bedeutenden Kesseldurchmesser, füllen sehr bald den verfügbaren Raum vollkommen aus. Man ist schon bald an die Grenze des Möglichen gerückt.

Eine andere Schwierigkeit im Lokomotivbau ist die geringe Breite im unteren Teil des Lichtraumes, die hauptsächlich durch die hohen Plattformen der englischen Bahnen bedingt ist. Es ist hiedurch die Verwendung von Dampfzylindern außerhalb der Rahmen mit größerem Durchmesser sehr erschwert.

Im Wagenbau ergibt sich für Personenwagen der Nachteil, daß durch die tief herabgezogene Abschrägung die Wagendächer seitlich ebenfalls tief herabreichen und die Fenster sehr niedrig zu liegen kommen. Ein Mann mittlerer Größe kann stehend nur selten wagrecht durchs Fenster sehen. Die englischen Personenwagen machen daher trotz der sonst guten Ausstattung für uns einen etwas düsteren, gedrückten Eindruck.

Die Lademasse der englischen Bahnen sind übrigens sehr verschieden und es bestehen noch ungünstigere Querschnitte als für die Große Westbahn.

Besondere Bestimmungen für den Kriegsfall dürften für die englischen Eisenbahnen kaum bestanden haben. Wenn die englische Eisenbahnbehörde zu Beginn des Krieges solche in aller Eile aufgestellt haben dürfte, wird sie vielfach auf große Widerstände gestoßen sein. Einerseits besitzt die englische Eisenbahnbehörde nicht dieselbe Geltung gegenüber den Verwaltungen, wie dies etwa bei den festländischen, mitteleuropäischen Eisenbahnen zutrifft, andererseits sind die englischen Eisenbahnverwaltungen gar nicht gewohnt und auch nicht eingerichtet, einer großen Sache zu dienen. Es dürfte recht schwer sein, Verwaltungen, die bisher im schärfsten Wettbewerb gestanden sind, zu einer gemeinsamen, gedeihlichen Arbeit zu bewegen.

Der gewöhnliche englische, gedeckte Güterwagen dürfte für die Beförderung von Truppen ungeeignet sein. Dagegen besitzen die englischen Eisenbahnen so zahlreiche Personenwagen, daß auch größere Truppenverschiebungen mit Personenwagen durchgeführt werden könnten. Als weiterer Vorteil ist zu erwähnen, daß diese Züge mit durchgehender Bremse versehen sein können. Die guten Signaleinrichtungen ermöglichen ferner eine rasche Zugfolge auch bei unregelmäßigem Verkehr, umsomehr man auf den englischen Eisenbahnen auch im Frieden gewohnt ist, starke Verkehrsanschwellungen ohne besondere Umstände und ohne Vorbereitung eigener Fahrpläne zu bewältigen. Es darf nicht unerwähnt bleiben, daß die englischen Eisenbahnen eine große Zahl von niederbordigen Wagen für die Beförderung von Kraftfahrzeugen besitzen, die mit durchgehender Bremse versehen sind und häufig in Schnellzügen eingestellt werden. Diese Fahrzeuge, ebenso wie die zahlreichen, ebenfalls mit durchgehender Bremse ausgestatteten Pferdewagen dürften im Kriege gute Dienste leisten.

Digitized by Google

Mitgut?

Von Dr. Franz Hilscher.

In neuerer Zeit ist in gerichtlichen Entscheidungen immer häufiger zu bemerken, daß für Begriffe, die in Gesetzen und Verordnungen bestimmte, eindeutige Bezeichnungen — fachliche und gesetzliche Ausdrücke festgelegt sind, andere, mehr oder minder gesuchte, oft ganz unrichtige — weil irreführende — Wörter gebraucht werden. Nicht gemeint, wenn auch hieher gehörig, ist die nicht auszurottende, allerdings in erster Linie von unseren Rechtslehrern verschuldete Unart, statt der guten, bezeichnenden deutschen, daher allgemein verständlichen Fachworte unseres auch in dieser Beziehung mustergültigen Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches die eingelernten, der Allgemeinheit unverständlichen lateinischen Rechtsbegriffe anzuwenden. Ganz unentschuldbar ist dieser Mißbrauch gegenüber neuen, mit bewußter Absicht deutsch geschriebenen Gesetzen und Verordnungen. Zum Beispiel: Trotzdem wir eine „Stundungsverordnung" haben, wird von Juristen und Laien hartnäckig: „Moratoriumsverordnung" gesagt, eine Bezeichnung, die noch dazu juristisch ganz falsch ist; denn mora heißt „Verzug" in der Erfüllung einer fälligen Schuld, während die Stundungsverordnung, den Nagel auf den Kopf treffend, die Fälligkeit der Forderungen und deren Folgen für eine bestimmte Zeit geradezu beseitigt. Ein weiteres Beispiel ist die beharrliche Mißachtung des Gesetzes, die in der fast ausnahmelosen Weiteranwendung des Wortes „Amortisation" von Urkunden usw. liegt. Weitere Beispiele muß ich unterdrücken, um dem in der Überschrift angedeuteten Mißbrauch zu Leibe zu rücken.

Anlaß hiezu gibt die in Nr. 80 des Verordnungsblattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 11. Juli 1916 mitgeteilte Entscheidung des k. k. Handelsgerichtes in Wien vom 20. Jänner 1916. Diese Entscheidung betrifft laut Überschrift: „Reisegepäck". Schon in der dritten Zeile des „Tatbestandes" wird die Prozeßsache: „Passagiergut" genannt. In den Entscheidungsgründen wird von „Gepäckstücken" gesprochen, einige Zeilen später heißt es: .... „weil es sich vorwiegend (?) um Reisegepäck — „Mitgut" — handelt". Dieser in Klammer gesetzte Ausdruck erscheint dann noch einmal; dann wird auch statt von „Gepäckstücken" (Mehrzahl) von „Gepäckstück" (Einzahl) und endlich auch von „Reisegepäck" gesprochen. Jeder, der nur einmal einen Blick in das Handelsgesetzbuch und das Eisenbahn-Betriebs-Reglement getan, weiß, daß die gesetzlich festgelegte Bezeichnung für den in Rede stehenden Gegenstand des Rechtsstreites lautet: „Reisegepäck" und nicht irgendwie anders. Mit großer Mühe und Sorgfalt haben die Verfasser des E. B. R. und daran anschließend des Tarifes für den Personen und Gepäckverkehr und der eisenbahndienstlichen Vorschriften schon vor längerer Zeit die streng einheitliche, stets festgehaltene Bezeichnung der einzelnen fachlichen Rechts- und Dienstbegriffe mit einem und demselben Worte durchgesetzt, damit stets klar und deutlich ersichtlich ist, wovon die Rede ist. Das war unbedingt nötig, weil es Rechts- und Dienstbegriffe gibt, die untereinander eine gewisse Ähnlichkeit besitzen, deren Gegenstand aber rechtlich und dienstlich ganz anders behandelt werden muß. Daher ist es unzulässig, von „Passagiergut", von „Gepäckstücken" oder gar von „Mitgut" zu sprechen. Soll insbesondere das zuletzt genannte Wort einen Sinn haben, so könnte darunter vielleicht jenes Gut verstanden werden, das der Reisende zu sich in den Wagen nimmt, „mitnimmt", „mitführt" (vgl. § 28 E. B. R.); dafür besteht aber bereits die rechtlich festgelegte Bezeichnung: „Handgepäck" (siehe Überschrift und Absatz 4 des § 28 E. B. R.), oder wenn man die Länge des Ausdruckes nicht scheut: „Reisegepäck, welches zum Transporte nicht aufgegeben ist" (Art. 425 H. G. B.). Das Wort „Mitgut" ist also nicht nur unzulässig, sondern auch irreführend. Denn gerade in der in Rede stehenden Entscheidung handelt es sich um „zum Transporte aufgegebenes", mit „Gepäckschein aufgegebenes" Gut, das heißt also um „Reisegepäck".

Die willkürliche Erfindung solcher Sachbezeichnungen, die nur Verwirrung in den Dienst und die Rechtsverfolgung bringen können, muß höflichst, aber entschieden abgelehnt werden.

Es wäre sehr dankenswert, wenn das k. k. Justizministerium gegen den hier besprochenen Vorgang Stellung nehmen und den Gerichten nahelegen würde, sich an den richtigen Wortlaut der Rechts- und Sachnamen (Begriffe) zu halten.

Die besprochene Entscheidung bietet übrigens auch mehrfach Anlaß zu sachlichem Widerspruche, der einem besonderen Aufsatze vorbehalten werden muß.

Der Wirtschaftskrieg des Vierverbandes nach dem Weltkrieg*.

Von Dr. **Sigmund Schilder.**

(Fortsetzung zu Nr. 15.)

In Großbritannien und Frankreich, ähnlich auch in den Vereinigten Staaten, ziehen es die Großbanken vor, sich mit Geschäften großen Stils zu beschäftigen, worunter sich nicht selten ausländische Gründungen zweifelhafter Art befinden. Die mühselige, aber für den Gesamterfolg schließlich ausschlaggebende Kleinarbeit, die darin besteht, den zahlreichen mittleren Unternehmungen als Kreditgeber und finanzielle Stütze zu dienen, sagte den englischen und namentlich den französischen Bankunternehmungen weit weniger zu. Aber gerade dieser Kleinarbeit widmeten sich in Deutschland neben den großen und mittleren Banken auch die zahlreichen Privatbankiers (Einzelfirmen) mit besonderer Vorliebe.

*) Erweiterte Wiedergabe des unter gleichem Titel am 7. Dezember 1915 im „Klub österreichischer Eisenbahnbeamten" gehaltenen Vortrages.

Digitized by Google

Auch die Kreditgenossenschaften für Kleinindustrielle und Kleingewerbetreibende beruhen in Deutschland und Österreich-Ungarn nicht bloß auf einem Gesetz, das leicht in entsprechender Nachahmung in ein ausländisches Gesetzesblatt übertragen werden kann, sondern vor allem in dem beherrschenden Empfinden, es sei nützlich und notwendig, mit Gleichgestellten einen festen Verband behufs gemeinsamer Überwindung der Schwierigkeiten im Daseinskampfe zu bilden. Im hochindividualistischen Frankreich, ähnlich auch in England, läßt man sich halb aus Mißtrauen, halb aus stolzem Selbstgefühl nicht gern in einen solchen engen Verband ein, der noch überdies dritten Personen, nämlich den Leitern und Beamten der Kreditgenossenschaft, mehr oder weniger weitgehende Einblicke in die Geschäftsgebarung der Genossenschafter ermöglicht.

Diese Beispiele ließen sich noch vervielfachen. Aus ihnen allen ergibt sich, daß es leichter ist, Einrichtungen aus dem Boden, dem sie entsprossen sind, als tote Form zu übertragen, als den Geist mitzuverpflanzen, durch den sie im Ursprungsland das geworden sind, was ihnen im Auslande Ansehen und Ruhm verschafft hat.

Zu allen bisher erwähnten Maßnahmen jenes Wirtschaftskrieges, den der Vierverband auch nach dem Weltkrieg gegen die Mittelmächte und ihre Verbündeten führen will, kommen noch Pläne, die den Ersatz der bisherigen deutschen Kapitalsaushilfe namentlich für Rußland und Italien durch britische, französische und wohl auch nordamerikanische Kapitalszuwendungen zum Gegenstand haben. Man sieht in Großbritannien und Frankreich ohneweiters ein, daß Rußland und Italien einem Wirtschaftsbund der bisherigen Ententeländer auf die Dauer nicht gewonnen werden könnten, wenn nicht die eifrige Pflege, welche die Wirtschaftsinteressen dieser Länder bis zum Weltkrieg durch deutschen Unternehmungsgeist und deutsches Kapital gefunden haben, nach Friedensschluß durch ein entsprechendes britisches und französisches Vorgehen ersetzt würde. Aus Rußland und Italien sind auch bereits zahlreiche und bedeutsame Äußerungen vernehmbar geworden, welche die Notwendigkeit einer derartigen finanziellen Ausgestaltung des Wirtschaftsbundes der Entente betonen; namentlich in Italien ist es bereits im ersten Halbjahr 1916 zu entsprechenden britischen und französischen Gründungen und Kapitalsanlagen gekommen.

Aber auch hiebei werden über Äußerlichkeiten manche wichtige, ja sogar ausschlaggebende innere Momente übersehen. Die Betätigung deutscher Unternehmer und Kapitalisten im Auslande war bis zum Weltkriege nicht bloß auf großzügige weitreichende Unternehmungen eingestellt, wie sie von den Unternehmern und Kapitalisten Großbritanniens, Frankreichs, Belgiens, der Vereinigten Staaten im Ausland vielfach durchgeführt wurden. Auch im Ausland blieben die deutschen wie auch die ähnlich veranlagten schweizerischen Unternehmer und Kapitalisten, mochten sie auch vor den umfassendsten Aufgaben nicht zurückscheuen, ihrer Vorliebe für Kleinarbeit getreu. Der wirtschaftliche Einfluß des deutschen Kapitals und Unternehmungsgeistes in Rußland, Italien und anderen Ländern beschränkte sich nicht auf die Zusammenballung einzelner riesenhafter Unternehmungen und Truste, sondern lebte sich auch in zahlreichen kleinen Betrieben und Geschäften aus. So sei nur zum Beispiel an die zahlreichen deutschen, österreichischen und schweizerischen Hotels in Italien, an zahlreiche kleinindustrielle Betriebe in Händen deutscher und österreichischer Unternehmer in Rußland und Frankreich erinnert. Es mag dahingestellt bleiben, inwieweit die kapitalsstarken Ententeländer (und die Vereinigten Staaten) imstande sind, ihren kapitalsschwächeren Genossen nach Friedensschluß ähnliche Dienste zu erweisen.

Schon aus den bisherigen Ausführungen über die in den Ententeländern erörterten Pläne des Wirtschaftskrieges nach dem Weltkriege läßt sich einigermaßen ersehen, daß diese Pläne vielfach mit geringer Rücksicht auf die tatsächlichen Verhältnisse entworfen wurden. Aber sogar für den Fall, daß nur der kleinere Teil dieser Pläne tatsächlich durchführbar sein sollte, ist es von größter Wichtigkeit, darüber zur Klarheit zu gelangen, wie diesen höchst feindseligen und gefährlichen Bestrebungen begegnet werden könnte. Der naheliegendste Vorschlag wäre: Beim Friedensschluß sind handelspolitische Abmachungen zu erzwingen, wodurch die Mittelmächte und ihre Verbündeten gegen alle Gefahren dieser Wirtschaftskriegspläne völlig sichergestellt werden sollen.

Gegen diesen Vorschlag, Handelsverträge gewissermaßen mit dem Schwert abzuschließen, wäre aber manches einzuwenden. Vor allem ist es nicht völlig sicher, ob die Machtverhältnisse so sein werden, um den Ententeländern nicht nur die Meistbegünstigung, sondern auch für die Mittelmächte vorteilhafte Handelsverträge aufzuerlegen. Es könnte unter Umständen nötiger sein, gewisse politische Errungenschaften für alle Fälle sicherzustellen. Aber auch unter der obigen Voraussetzung wäre es kaum ratsam, die ohnehin höchst verwickelten und schwierigen Friedensverhandlungen noch durch Festsetzung von Handelsverträgen zu einer kaum lösbaren Aufgabe zu machen; dies gilt zumindest dann, wenn es sich nicht bloß um Meistbegünstigungsverträge handelt, sondern Vereinbarungen in Frage stehen, die zahlreiche Einzelheiten der Tarifgesetze, der Schiffahrtsverhältnisse, der industriellen Eigentumsrechte, des Niederlassungsrechtes usw. zugunsten der Mittelmächte regeln sollen.

Wäre es überhaupt vernünftig und ratsam, den Ententeländern einen im Friedensvertrag festgelegten dauernden handelspolitischen Zwang aufzuerlegen? In dieser Beziehung wäre als abschreckendes Beispiel die Wirkung der Meistbegünstigungsklausel des Frankfurter Friedensvertrages von 1871 zu erwähnen. Diese Klausel hätte noch weniger geschadet, wenn sie für zwei oder drei Jahrzehnte vereinbart worden wäre. So aber bot sie bis zu ihrer gewaltsamen Zerreißung durch den Ausbruch des Weltkrieges im August 1914 für alle älteren und neueren Pläne einer handelspolitischen Annäherung zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn ein fast unübersteigliches Hindernis. Diese Klausel wirkte auch politisch verstimmend, da durch sie Frankreich beständig an die schwere Niederlage von 1870/71 erinnert wurde, und schuf einen Anreiz, den unmöglich gewordenen offenen Zollkrieg durch Verwaltungsschikanen und privaten Boykott zu ersetzen. Der private Boykott hat freilich die Erweiterung der deutschen Geschäftsbeziehungen zu Frankreich weit weniger behindert als die französischen Verwaltungsschikanen, die sich insbesondere auf eine peinlich übertriebene Auslegung und Anwendung der französischen Vorschriften über die Bezeichnung der Waren stützten.

Es darf aber nicht vergessen werden, daß die feindselige Stimmung Frankreichs gegen Deutschland im letzten Vierteljahrhundert vor dem Weltkrieg im Abflauen begriffen war und eigentlich erst durch die diplomatischen Kämpfe um Marokko sowie durch die den Franzosen hiebei erwiesenen britischen Sekundantendienste von neuem belebt wurde. Aber nach einem für Frankreich wenig günstigen Abschluß des Weltkrieges dürfte ein Haß gegen Deutschland und Österreich-Ungarn zurückbleiben, der für die Entwicklung halbprivater Boykottbestrebungen einen ungemein günstigen Boden liefert. Auch würde ein Meistbegünstigungsvertrag nicht besonders hinderlich sein, einen Zollkrieg kleineren Stils mittels Tarifspezialisierungen zu führen.

Digitized by Google

Handelsverträgen zwischen den Mittelmächten und den Ententeländern im Zusammenhang mit dem Friedensvertrag stünden aber noch einige besondere Schwierigkeiten gegenüber. Vor allem wäre die Frage zu beantworten, was mit den herkömmlichen, eingelebten zolltarifarischen Begünstigungen zu geschehen habe, die Frankreich seinen Überseebesitzungen gewährt und von ihnen empfängt. Diese Frage wäre bei Großbritannien besonders dornig, da im britischen Weltreich bisher nur von Begünstigungen des Mutterlandes durch die Kolonien und Begünstigungen der Kolonien untereinander die Rede war, aber Großbritannien selbst seine eigenen Kolonien auf dem Fuß der Meistbegünstigung behandelte. Diesen verwickelten Gegenstand im einzelnen zu regeln, wäre eine ungemein schwierige und zeitraubende Aufgabe.

(Fortsetzung folgt.)

VERSCHIEDENES.

Verkehrs- und Einnahmenentwicklung der Buschtěhrader Bahn im ersten Halbjahr 1916. Die günstige Verkehrsentwicklung auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn hat auch im letztvergangenen Monate angehalten. Für das Gesamtnetz wird eine Juni-Mehreinnahme von K 355.000 ausgewiesen, wobei aber in Betracht zu ziehen ist, daß der gleiche Monat des Vorjahres einen Ausfall von K 428.000 ergeben hatte. Etwa zwei Drittel der ausgewiesenen Mehreinnahmen entfallen auf das lit. B-Unternehmen, das allerdings im Vorjahre auch einen entsprechend hohen Ausfall zu verzeichnen hatte. Der Frachtenverkehr erfuhr im Monate Juni eine Steigerung um 112.000 *t*, an der die Kohle mit 95.000 *t* und verschiedene Güter mit 17.000 *t* beteiligt sind. Kohlen wurden auf dem B-Netze um 71.000 *t* und auf dem A-Netze um 24.000 *t* mehr befördert als im Vorjahre. Von den Nachbarbahnen sind auf die Buschtěhrader Bahn in Komotau um 14.000 *t* Kohle mehr übergegangen als im Juni 1915. Der gesteigerte Kohlenverkehr erbrachte der B-Linie eine Mehreinnahme von K 172.000 und dem A-Netze eine solche von K 46.000. Auch der Personenverkehr hat sich gesteigert, was teilweise mit dem guten Besuche der Kurorte Karlsbad, Marienbad und Franzensbad zusammenhängt. Es wurden im Juni um 54.000 Reisende mehr befördert und hiefür um K 47.000 mehr eingenommen. Im ersten Halbjahr 1916 ergab sich eine Erhöhung des Personenverkehrs um 370.000 Reisende gleich 20% mit einer Mehreinnahme von K 236.000. Der Güterverkehr im ersten Halbjahr zeigt eine Zunahme um rund 600.000 *t* oder 16%. Selbst gegenüber der Verfrachtungsmenge in der ersten Hälfte des Friedensjahres 1914 ergab sich eine Erhöhung um 140.000 *t*. Die Einnahmen aus dem Frachtgutgeschäfte sind gegenüber dem Vorjahre um K 1,870.000 gestiegen, so daß für den gesamten Verkehr eine Mehreinnahme von K 2,105.000 ausgewiesen wird, die sich mit ziemlich gleichen Beträgen auf die beiden Netze verteilt. Das Mehr der A-Strecke beträgt K 1,030.000 und jenes des B-Netzes K 1,075.000. Im ersten Halbjahr 1915 wurde gegenüber 1914 für das Gesamtnetz ein Weniger von rund 1·5 Millionen Kronen ausgewiesen.

Der neue Frachturkundenstempel in Deutschland. Am 1. August d. J. traten wichtige Änderungen der Bestimmungen des Reichsstempelgesetzes hinsichtlich der Stempelpflicht der Eisenbahnfrachturkunden in Kraft. Während bisher nur Frachturkunden über Wagenladungen dem Stempel unterlagen, sind künftig auch solche über Stückgut- (Fracht- und Eilstückgut) sowie Expreßgutsendungen, für die ohne Unterschied nach der Höhe der Fracht ein fester Stempel erhoben wird, stempelpflichtig. Gepäckscheine über aufgegebenes Reisegepäck sind dagegen nicht stempelpflichtig. Für die Stempelberechnung ist entscheidend lediglich der Betrag der Fracht bis oder über Mk. 20. Ob der Stempel für Stückgut oder für Wagenladungen zu berechnen ist, richtet sich nach der Frachtberechnung. Die Stempelsätze betragen für Frachtstückgut und Expreßgut 10 Pfg., Eilstückgut 20 Pfg., Frachtgut in Wagenladungen: bei einem Frachtbetrage von nicht mehr als Mk. 25 Mk. 1, bei höheren Beträgen Mk. 2. Eilgut in Wagenladungen: bei einem Frachtbetrage von nicht mehr als Mk. 25 Mk. 1·50, bei höheren Beträgen Mk. 3. Die Steuersätze für Wagenladungen ermäßigen sich auf die Hälfte, wenn das Ladegewicht des Wagens weniger als 10 *t* beträgt.

Befreit sind: Urkunden über Sendungen, die frachtfrei zu befördern sind, Urkunden über die Beförderung von Milch, soweit sie nicht in Wagenladungen erfolgt, und Urkunden über Durchfuhrsendungen im internationalen Verkehr. Duplikate, weitere Ausfertigungen, Abschriften der Frachturkunden unterliegen dem Stempel nicht. Der Sammelverkehr der Spediteure unterliegt einer besonderen Stempelabgabe, die nicht durch die Eisenbahn erhoben wird. Der Frachturkundenstempel der Eisenbahn wird jedoch auch für Sammelladungen berechnet.

Der Stempel wird entrichtet durch Verwendung von Frachturkunden mit eingedrucktem Stempel oder durch Aufkleben von Reichsstempelmarken auf die Urkunde. Die Stempelmarken lauten auf Steuerbeträge von 10, 20, 75 Pfg., Mk. 1, $1^1/_2$, 2 und 3; die gestempelten Vordrucke für Frachtbriefe lauten auf Steuerbeträge von 10 und 20 Pfg., die für Eisenbahnpaketadressen auf 10 Pfg. Bei Wagenladungen wird, wie bisher der Stempel von der Versand- oder Empfangsstation verwendet; dagegen ist bei Stückgut- und Expreßgutsendungen der Absender verpflichtet, auf die Frachtbriefe und Eisenbahnpaketadressen die Stempelmarke in dem vorgeschriebenen Betrage selbst aufzukleben, sofern er nicht Frachtbriefe oder Paketadressen mit eingedrucktem Stempel verwendet. Die Stempelmarke muß an der für den Annahmestempel bestimmten Stelle (rechts unten im Frachtbriefe) aufgeklebt sein.

Länge der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellten Eisenbahnstrecken. Nach der vom Zentralamte in Bern herausgegebenen „Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahntransport“ (Heft 12, Jahrg. 1915), hat die Länge der Strecken, auf welche das Internationale Übereinkommen Anwendung findet, im Jahre 1914/15 um 3703 *km* = 1·4 v. H. zugenommen. Sie betrug Ende März v. J. 267.396 *km* gegenüber 263.693 *km* zu demselben Zeitpunkte des Vorjahres. An der Vermehrung nahmen folgende Staaten teil: Deutschland mit 578, Österreich mit 114, Ungarn mit 355, Dänemark mit 32, Frankreich mit 93, Italien mit 85, die Niederlande mit 36, Rumänien mit 153, Rußland mit 267, Schweden mit 1978 und die Schweiz mit 21 *km*. In Belgien, Bosnien-Herzegowina, Luxemburg und Serbien ist eine Vermehrung nicht eingetreten. Bulgarien hat eine Verminderung von 9 *km* zu verzeichnen

Nach der Länge des Netzes geordnet waren im Jahre 1915 den Internationalen Übereinkommen unterstellt:

in Rußland	68.027	*km*
„ Deutschland . . .	63.951	„
„ Österreich . . .	22.524	„
„ Ungarn	21.784	„
„ Bosnien-Herzegowina	1.046	„
zusammen .	45.354	*km*

Digitized by Google

in Frankreich . . .	41.198	*km*
„ Italien	15.411	„
„ Schweden	11.452	„
„ Belgien	4.677	„
„ Schweiz	4.518	„
„ Rumänien. . . .	3.702	„
„ Niederlande . . .	3.473	„
„ Dänemark . . .	2.179	„
„ Bulgarien . . .	2.109	„
„ Serbien	961	„
„ Luxemburg . . .	384	„
zusammen .	267.396	*km*

Betriebslängen der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen am 1. Jänner 1916 zugehörigen Strecken*) Zu Beginn des Jahres 1916 gehörten dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen 63 Verwaltungen als stimmberechtigte Mitglieder an, und zwar 34 Staatsbahn- und 29 Privatbahnverwaltungen. Unberücksichtigt geblieben sind hiebei die Warschau-Wiener Staatseisenbahn und die in Belgien gelegene Chimay-Eisenbahngesellschaft. Außer den stimmberechtigten Verwaltungen waren noch 29 kleinere Privatbahnen dem Verein nach Maßgabe der Bestimmungen im § 6 der Vereinssatzungen angeschlossen. Das Gesamtnetz der der Betriebsleitung aller Vereinsbahnen und angeschlossenen Verwaltungen unterstellten Vereinsbahnstrecken hat am 1. Jänner 1916 eine Ausdehnung von 114.825 *km* erreicht; gegenüber dem Stande am 1. Jänner 1915 ergibt sich bei Nichtberücksichtigung der Warschau-Wiener und der Chimay-Eisenbahn ein Längenzuwachs von 1615 *km*; an diesem sind die deutschen Vereinsverwaltungen mit 330 *km* = 20 v. H., die österreichischen und ungarischen Vereinsverwaltungen mit 629 *km* = 39 v. H., die holländischen und niederländischen Bahnen mit 480 *km* = 30 v. H., die Prinz-Heinrich-Bahn und die rumänischen Staatseisenbahnen mit 122 *km* = 7·6 v. H. und die angeschlossenen Verwaltungen mit 54 *km* = 3·4 v. H. beteiligt.

Im einzelnen setzen sich diese Zahlen, wie folgt, zusammen:

A. Deutsche Vereinsverwaltungen.

1. Badische Staatseisenbahnen	1.851·30	*km*
2. Bayerische „	8.406·29	„
3. Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen . .	2.108·31	„
4. Mecklenburgische Staatsbahnen	1.094·30	„
5. Oldenburgische „	690·99	„
6. K. E. D. Altona	2.028·87	„
7. „ Berlin	721·74	„
8. „ Breslau	2.304·62	„
9. „ Bromberg	2.266·07	„
10. „ Casse	2.085·61	„
11. „ Cöln	1.875·81	„
12. „ Danzig	2.656·23	„
13. „ Elberfeld	1.520·49	„
14. „ Erfurt	1.990·91	„
15. „ Essen	1.242·44	„
16. „ Frankfurt (Main)	1.979·07	„
17. „ Halle (Saale)	2.120·31	„
18. „ Hannover	2.210·49	„
19. „ Kattowitz	1.591·04	„
20. „ Königsberg (Pr.)	2.939·85	„
21. „ Magdeburg	1.712·41	„
22. „ Mainz	1.190·43	„
23. „ Münster (Westf.)	1.466·86	„
24. „ Posen	2.683·85	„
25. „ Saarbrücken	1.241·31	„
26. „ Stettin	2.207·50	„
(preußisch-hessische Staatsbahnen (lfd. Nr. 6 bis 26) zusammen 40.035·94 *km*)		
27. Sächsische Staatseisenbahnen	3.389·42	*km*
28. Württembergische „	2.135·01	„
29. Militärbahn, Berlin	70·52	„
30. Brandenburgische Städtebahn	125·58	„
31. Braunschweigische Landeseisenbahn . . .	108·00	„
32. Crefelder Eisenbahn	63·54	„
33. Eutin-Lübecker Eisenbahn	40·86	„
34. Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn .	87·25	„
35. Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn	129·08	„
36. Lübeck-Büchener Eisenbahn	160·87	„
37. Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth) . .	6·04	„
38. Mecklenb. Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn .	100·84	„
39 Niederlausitzer Eisenbahn	113·30	„
40. Ruppiner Eisenbahn	132·71	„
41. Teutoburger Wald-Eisenbahn	101·33	„
42. Westfälische Landes-Eisenbahn	265·78	„
zusammen . . .	61.217·29	*km*

B. Österreichische, ungarische und bosnisch-hercegowinische Vereinsverwaltungen.

a) Österreichische Verwaltungen.

43. Österreichische Staatsbahnen	18.876·40	*km*
44. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	253·20	„
45. Buschtéhrader Eisenbahn	493·99	„
46. Graz-Köflacher Eisenbahn	106·33	„
47. Niederösterreichische Landesbahnen . . .	540·88	„
48. Eisenbahn Wien-Aspang	130·87	„
zusammen . . .	20.401·67	*km*

b) Ungarische Verwaltungen.

49. Ungarische Staatsbahnen	19.196·82	*km*
50. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	68·07	„
51. Eisenbahn Mohacs-Pécs	67·55	„
52. Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn . .	229·42	„
53. Szamostalbahn	400·46	„
54. Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen	391·37	„
zusammen . . .	20.353·69	*km*

c) Österreichische und ungarische gemeinsame Verwaltungen.

55. Kaschau-Oderberger Eisenbahn	710·52	*km*
56. Südbahn-Gesellschaft	2.523·99	„
zusammen . . .	3.234·51	*km*

d) Bosnisch-herzegovinische Verwaltungen.

57. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	104·33	*km*

C. Niederländische Vereinsverwaltungen.

58. Holländische Eisenbahn	1.588·80	*km*
59. Niederländische Staatseisenbahnen	2.010·59	„
60. Niederländische Zentralbahn	147·94	„
61. Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn	100·92	„
zusammen . . .	3.848·25	*km*

D. Andere Vereinsverwaltungen.

62. Prinz-Heinrich-Eisenbahn	192·2	*km*
63. Rumänische Staatsbahnen	3.643·33	„
zusammen . . .	3.835·58	*km*

Die Betriebslängen der dem Verein nach § 6 der Vereinssatzungen angeschlossenen deutschen, österreichischen und ungarischen Verwaltungen betragen zusammen 1829·45 *km*.

*) Aus Heft Nr. 12 der „Z. d. V. D. E. V.“, Jahrg. 1916.

BUCHANZEIGEN.

Die Eisenbahntechnik der Gegenwart. Herausgegeben von Barkhausen, Blum, Courtin, v. Weis. Fünfter Band, zweiter (Schluß-)Teil. Bearbeit[s.]

Digitized by Google

von Fraenkel, Grossmann, Kuntze und Lehners. Verlag von C. W. Kreidel, Wiesbaden 1915. Preis Mk. 15.

Dieser Band behandelt verschiedene Werkstättenvorräte, die Heiz- und Brennstoffe, Schmiermittel, Betriebsvorräte, Telegraphenlagervorräte, Nebenerzeugnisse und Altstoffe. Er gibt im Anschluß an den ersten Teilband in Buchstabenfolge eine eingehende Warenkunde aller im Bau und Betrieb der Eisenbahnen verwendeten Stoffe, ihrer Herstellung, Zusammensetzung, Eigenschaften, der üblichen Lieferbedingungen sowie ihrer Anwendung und Verwertung. Das am Schlusse angefügte Sach- und Namenverzeichnis ist ein guter Behelf für die Benutzung des Werkes. Dieser Band schließt sich würdig den bereits erschienenen Bänden dieses bestbekannten Werkes an und wird in Fachkreisen überall Anerkennung finden. Dr. Slo—.

Hickmanns Geographisch-statistischer Taschenatlas. Preis geb. K 5·—, Verlag G. Freytag & Berndt, Wien, VII. Schottenfeldgasse 62. Auf 66 Tafeln und vier Bogen Text sind in dem bekannten Buche eine Unmenge von Angaben enthalten: Schule und Unterricht, Staatseinnahmen und -ausgaben, Staatsschulden, Regierungsform und Staatsoberhaupt, Ein- und Ausfuhr, Sprachen- und Religionsverhältnisse, Bodenverwertung und Auswanderung, Bevölkerungszunahme, Größe und Einwohnerzahl von Staaten und Städten, Getreide- und Kartoffelernte, Münzen und Wappen usw. — Über die Eisenbahnen entnehmen wir dem Buche folgende Angaben: Bei einer Länge von 23.070 *km* der Eisenbahnlinien in Österreich, 21.060 *km* in Ungarn, 1960 *km* in Bosnien, zusammen 46.090 *km* in ganz Österreich-Ungarn, 62.210 *km* im Deutschen Reiche, 59.410 *km* im Europäischen Rußland, 1360 *km* in Serbien, ergibt sich auf 100 km^2 Bodenfläche eine Bahnlänge von 7·7 *km* in Österreich, 6·8 *km* in Ungarn, 6·8 *km* in Österreich-Ungarn, 11·5 *km* im Deutschen Reiche, 1·3 *km* im Europäischen Rußland und 1·4 *km* in Serbien. Österreich-Ungarn hat daher ein fünfmal so dichtes Eisenbahnnetz, das Deutsche Reich sogar ein acht- bis neunmal so dichtes als Rußland und Serbien. Diese Überlegenheit der Mittelmächte hat die Zahl ihrer Truppen, die dadurch je nach Bedarf auf den verschiedensten Punkten der Kampflinie verwendet werden konnten, vervielfacht und die berühmte russische Dampfwalze unschädlich gemacht.

In der Monarchie best eingeführtes **Teilzahlunghaus** der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5. K. k. hand.-ger. prot. Uhrmacher. K. k. beeideter Sachverständiger.

Ein mit dem gesamten Tarif- und Speditionswesen vertrauter

Fachmann

wird für Kriegsdauer, eventuell für dauernde Stellung

gesucht.

Angebote mit Gehaltsansprüchen an:

Phönix-Stahlwerke Joh. E. Bleckmann in Mürzzuschlag.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in prächtigster Lage mit eigenem Park

Die Hotelverwaltung

Gegründet 1842. Gegründet 1842.

Bis Ende 1915 über 5300 Lokomotiven geliefert.

Telegramm-Adresse: Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt.
Telephon-Nummer 6 Wiener-Neustadt.

Actien-Gesellschaft

der

Lokomotivfabrik

vormals

G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Abteilung für Lokomotivbau:

Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart, für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen.

Abteilung für Kesselbau:

Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate, sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe.

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:

Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art. Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall.

Vorzüglichste Ausführung. Prompteste Bedienung.

Schnelldreh-Revolverstahl №5% Marke: 5%

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke. Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. **Minenzünder.**
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 □ **Wien X/1** □ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1826. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) **Gebäude** samt deren Zubehör, b) **Mobilien** aller Art, c) **Bodenerzeugnisse** gegen Hagelschlag. /49

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,970.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
□ Turin 1911: 2 Große Preise □

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Verwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Regulierverrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnh f. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Hein- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Briketwerken in Dziedzitz (Österr. Schlesien).

A. Fross-Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

□ Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, □
Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.

Zweigniederlassung: Prag, VII. Bubnaerstraße 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.

Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- u. Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.

◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub Österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 17. Wien, den 1. September 1916. XXXIX. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Sicherung der niedrigsten Fracht. Von Emil Rank. — Der Wirtschaftskrieg des Vierverbandes nach dem Weltkrieg. Von Dr. Sigm. Schilder. (Fortsetzung folgt). — Technische Rundschau: Steppkapok als Auflage für die Eisenbahnwagenpolsterung. Die Druckluftbremse bei den amerikanischen Eisenbahnen. Die Kräftewirkungen am Eisenbahngeleise und ihre Bekämpfung. Größte und schwerste Güterzug-Tenderlokomotive Europas, Bauart Mallet. — Verschiedenes: Personalnachrichten. Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Eisenbahner-Genesendenheim in Neulengbach. Eisenbahnerküchen. Deutsch im Eisenbahnbetrieb. Übergang von der Sommerzeit zur mitteleuropäischen Zeit. Die Fahrgeschwindigkeit der deutschen Schnellzüge. — Buchanzeigen: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. Die ungarische Donau als ein Teil der Verkehrsstraße für die Großschiffahrt nach dem Orient. Annalen des Deutschen Reiches für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft. — Geschäftsanzeigen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Sicherung der niedrigsten Fracht.

Von **Emil Rank.**

Die Schwankung der Währungskurse, die durch die Kriegsverhältnisse veranlaßt worden ist, hat die Frage wieder aufgeworfen, ob der Güterversender oder die Eisenbahn für die Sicherung der erreichbar niedrigsten Fracht zu sorgen habe. Bei den Währungskursen handelt es sich aber nur um eine vorübergehende Erscheinung. Die Hauptfrage bedarf noch der Lösung.

Soweit es sich nur darum handelt, zu entscheiden, wem auf Grund der bestehenden Gesetze und Verordnungen die Haftung für die Wahl des billigsten Weges zuzufallen hat, ist die Frage eine rein juristische Die Entscheidung fällt hier naturgemäß den Gerichten zu. Anders liegt aber die Sache, wenn es sich um die Frage handelt, ob die bestehenden Gesetze und Verordnungen sich im Einklang mit den tatsächlich vorliegenden Verhältnissen befinden und ob, falls dies nicht zutreffen sollte, eine Änderung der bestehenden Bestimmungen angestrebt werden muß. Die Entscheidung über diese Frage setzt eine genaue Bekanntschaft mit den wirtschaftlichen Verhältnissen des Beförderungswesens voraus, die nur bei den Praktikern des Verkehres vorhanden ist. Die Frage, ob und in welchem Sinne eine Änderung der Gesetze notwendig ist, kann also nur von diesen beantwortet werden. Die Aufgabe der Juristen beschränkt sich darauf, im Falle der festgestellten Notwendigkeit einer Änderung die bestehenden Gesetze und Verordnungen mit den tatsächlichen Verhältnissen in Einklang zu bringen. Die Erlangung einer Klarheit über das sachlich Richtige setzt also voraus, daß von den bestehenden Bestimmungen ganz abgesehen und nur die tatsächliche Sachlage untersucht wird.

Wir finden nun, daß bei der Güterbeförderung drei verschiedene Tätigkeiten in Betracht kommen.

Die erste ist der Entschluß zum Versand. Dieser ist Sache des Güterversenders. Die zweite ist die Ausführung der Beförderung, die dem Frachtführer zufällt. Die dritte schiebt sich öfters zwischen beide ein und besteht in der Vermittlung zwischen dem Güterversender und dem Frachtführer, die Aufgabe des Spediteurs ist. Ob diese drei Tätigkeiten nur von einer oder von mehreren Personen ausgeführt werden, ändert an der Notwendigkeit der strengen Scheidung dieser Tätigkeiten nichts.

Dieser Unterscheidung entsprechend gibt es nun auch Unterschiede in den Interessen, die der einzelne der drei Teilnehmer hat. Diese verschiedenen Interessen scheinen trotz ihrer entscheidenden Bedeutung nicht immer genügend beachtet worden zu sein.

Das größte Interesse an der Beförderung hat naturgemäß der Güterversender. Es besteht darin, das Gut im vollwertigen Zustande dem Empfänger möglichst schnell und billig zukommen zu lassen. Das Interesse des Frachtführers beschränkt sich darauf, das Gut in beförderungsfähigem Zustande zu übernehmen, möglichst rasch und unbeschädigt dem Bestimmungsorte oder Empfänger zuzuführen und die vereinbarte Fracht einzuziehen. Das Interesse des Vermittlers (Spediteurs) liegt in der anstandslosen Übernahme des Gutes und dessen Übergabe in unverletztem Zustande entweder an den Frachtführer zur Beförderung oder von diesem an den Empfänger unter Einziehung der vereinbarten Vermittlungsgebühr. Die natürlichen Pflichten und in weiterer

Digitized by Google

Folge auch der natürliche Haftungskreis der drei Beteiligten ergeben sich daraus von selbst. Es obliegt danach dem Güterversender, das Beförderungsmittel zu bestimmen, mit dem er sein Gut versenden, und den Weg, den er sein Gut nehmen lassen will. Die Entscheidung darüber, ob bei dieser Wahl die Rücksichtnahme auf die Sicherheit oder die Schnelligkeit oder die Billigkeit der Beförderung maßgebend sein soll, ist ersichtlich seine Sache.

Die natürliche Pflicht des Frachtführers liegt nur darin, das ihm übergebene Gut unbeschädigt und zur vereinbarten Fracht und Lieferzeit an den Empfänger zu befördern.

Die Pflicht des etwa in Anspruch genommenen Vermittlers (Spediteurs) ist es, das Gut vom Güterversender zu übernehmen, den Frachtführer zu übergeben und dafür zu sorgen, daß die ihm vom Güterversender bekanntgegebenen Beförderungsbedingungen eingehalten werden.

Durch diese natürlichen Interessen und Pflichten wäre nun auch die Lösung der Haftfrage von selbst gegeben. Jeder haftet für die Ausführung der ihn naturgemäß treffenden Leistungen. So würden also zum Beispiel die Folgen einer unterlassenen Weg- oder Abfertigungsvorschrift nie die Eisenbahn, sondern nur den Güterversender oder seinen beauftragten Vermittler (Spediteur) treffen, deren Sache es ist, zwischen den verhandenen Wegen und Abfertigungsmöglichkeiten zu wählen. Nur freiwillige Entschließung könnte eine erweiterte Haftung rechtfertigen.

Wie steht es nun mit den zurzeit bestehenden rechtlichen Bestimmungen über die Leistungs- und Haftpflicht der einzelnen Teilnehmer hinsichtlich der Frachtberechnung?

Unser Handelsgesetzbuch hält sich im wesentlichen an die gekennzeichneten natürlichen Verhältnisse. Es legt weder in den §§ 379 bis 389 dem Beförderungsvermittler (Spediteur) noch in den §§ 390 bis 431 dem Frachtführer unbegründete oder unhaltbare Verpflichtungen auf.

Auch das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr — die Sonderbestimmungen des Übereinkommens des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu diesem Staatsvertrage kommen hier nicht in Betracht, weil sie rechtliche Verpflichtungen der Eisenbahnen gegenüber den Bahnbenützern nicht enthalten — fordert im Artikel 6 unter l) vom Frachtführer nur, daß er mangels eines im Frachtbriefe angegebenen Beförderungsweges jenen Weg zu wählen hat, der ihm für den Absender am zweckmäßigsten erscheint. Die Haftung beschränkt sich auf grobes Verschulden, als welches die Unterlassung der Frachtrechnung über etwa vorhandene verschiedene Wege oder nach mehreren möglichen Abfertigungsarten zum Zwecke der Ermittlung der niedrigsten Fracht schon deshalb nicht angesehen werden kann, weil die Vornahme solcher Rechnungen durch die Bahnämter nach dem übereinstimmenden Urteil aller Fachmänner undurchführbar ist. Die Auffassung, daß eine solche Unterlassung nicht unter den Begriff „grobes Verschulden“ fallen kann, findet auch eine Unterstützung in der Bestimmung des Artikels 12, wonach eine Frachtrückzahlung nur dann zu erfolgen hat, wenn der Tarif unrichtig angewendet wurde oder Rechenfehler vorgekommen sind. Eine „unrichtige Anwendung“ des Tarifes kann aber naturgemäß nur dann vorliegen, wenn der wirklich verwendete Tarif unrichtig angewendet wurde, nicht aber einer, der gar nicht zur Verwendung kam.

Dagegen hat das österr.-ungarische Betriebsreglement im § 67 unter 3. den Bahnen, bei Mangel einer Weg- oder Abfertigungsvorschrift des Absenders auf dem Frachtbriefe, die unter Umständen recht unbillige Verpflichtungen auferlegt, den Tarif anzuwenden, der den niedrigsten („billigsten“) Frachtsatz bietet. Hier scheint man blind dem Vorgang Deutschlands gefolgt zu sein, ohne zu beachten, daß die Verhältnisse in Deutschland ganz anders liegen, das im § 67, Absatz 2, seiner Verkehrsordnung den deutschen Bahnen die gleiche Verpflichtung auferlegt.

Es ist eben bisher ein Umstand nicht genügend berücksichtigt worden, der für die Beurteilung der Frage, ob den Bahnen die angedeutete Verpflichtung billigerweise auferlegt werden kann, geradezu von entscheidender Bedeutung ist. Dieser Umstand liegt in der Verschiedenheit der Verhältnisse zwischen tarifarisch ganz oder fast ganz einheitlich betriebenen Eisenbahnnetzen und solchen, deren Bahnen tarifarisch verschieden behandelt werden.

In Deutschland ist ein Unterschied in der tarifarischen Behandlung der Hauptbahnen infolge der nahezu ausnahmelosen Durchrechnung gleicher Einheitssätze über den kürzesten Weg fast nicht verhanden. Hier ist also auch in der Verpflichtung zur Berechnung der niedrigsten Fracht eine Unbilligkeit nicht gelegen. Der kürzeste Weg ist im Kilometerzeiger berücksichtigt. Eine Sonderrechnung der Bahnämter entfällt.

In Österreich-Ungarn liegen aber die Verhältnisse ganz anders. Vor allem besteht zwischen den österreichischen und ungarischen Staatsbahnen weder ein einheitlicher Tarif noch eine Durchrechnung der Frachteinheitssätze. Dieses Verhältnis wird aber durch den Bestand mehrerer Privatbahnen, die ebenfalls gesondert rechnen, noch verwickelter. Die erwähnte Forderung wird hier deshalb zu einer unbilligen, weil, wie schon festgestellt wurde, die Bahnämter gar nicht in der Lage sind, vor der Abfertigung der Güter Frachtrechnungen über die verschiedenen Wege anzustellen und es auch ganz ausgeschlossen ist, direkte Tarife für alle Güter und Stationsverbindungen zu schaffen. Bleibt aber die

Digitized by Google

Forderung auf den Rückvergütungsweg beschränkt, dann fügt sie, wenn auch ungewollt, ihrer Unbilligkeit an sich auch noch das Unrecht einer einseitigen Begünstigung Einzelner bei, da nur wenige Bahnbenützer — insbesondere die Großspediteure — von ihr Vorteil zu ziehen vermögen, die ungeheuere Mehrzahl der anderen Bahnbenützer aber nicht. Darüber kann auch eine Berufung auf ein gar nicht vorhandenes „öffentliches Interesse" nicht hinweghelfen. Die Verhältnisse liegen im inneren österreichisch-ungarischen Verkehr genau so, wie sie im Verkehre zwischen ganz selbständigen Staatsgebieten, also im internationalen Verkehr, bestehen. Die logische Folge ist, daß für den inneren österreichisch-ungarischen Verkehr nicht die deutschen, sondern die internationalen Bestimmungen des Berner Übereinkommens hätten übernommen werden sollen. Der Fehler, der hier gemacht worden ist, sollte so bald als möglich beseitigt werden.

Es muß bei dieser Gelegenheit einmal offen zum Ausdruck kommen, daß der Wert der Sache für den Eisenbahnbetrieb und der Grund, aus dem die Eisenbahnverwaltungen ihren ablehnenden Standpunkt aufrecht erhalten müssen, keineswegs in einer etwa befürchteten Schädigung der Eisenbahneinnahmen liegt. Eine solche kommt nicht in Frage. Der Grund des Widerstrebens liegt ausschließlich in den unglaublichen Scherereien, die mit der Austragung dieser Frachterstattungen verbunden sind und in den schweren Kosten, die sie verursachen. Es handelt sich hier in den meisten Fällen nur um kleine Beträge, die in keinem vernünftigen Verhältnis zu den Arbeiten und Kosten stehen, die mit ihrer Anweisung verbunden sind. Es muß auch die Meinung als eine irrige bezeichnet werden, daß die Bahnämter bei der Frachtberechnung häufig irren. Das Gegenteil ist richtig. Im Verhältnis zu den vielen Millionen von Güterabfertigungen und zu der Eile, mit der sie erfolgen müssen, ist der Hundertsatz der Irrtümer nur ein geringer.

Der Wirtschaftskrieg des Vierverbandes nach dem Weltkrieg*.

Von Dr. **Sigmund Schilder.**

(Fortsetzung zu Nr. 16.)

Hiezu kommt aber noch, daß Deutschland und Österreich-Ungarn, wie allgemein bekannt ist und, späteren Ausführungen vorgreifend, bereits hier erwähnt werden soll, im Friedensvertrag die Duldung einer weitgehenden Zollbevorzugung durchsetzen wollen, die sich die Mittelmächte und ihre Verbündeten untereinander zu gewähren beabsichtigen. Es ist nun einigermaßen viel, im Friedensvertrag zweierlei zugleich sichern und durchsetzen zu wollen: für uns die Meistbegünstigung in den Ententeländern samt eingehenden Tarifverträgen nebst besonderen Schutzbestimmungen in sonstiger wirtschaftspolitischer Hinsicht; zu Lasten der Gegner die Duldung unserer wechselseitigen Zollbevorzugung.

Ein anderes Verfahren dürfte zweckmäßiger sein, wonach sich die Mittelmächte mit folgenden Forderungen begnügen mögen: Duldung der wechselseitigen Zollbegünstigungen der Mittelmächte und ihrer Verbündeten; ferner die Meistbegünstigung im bisher üblichen Rahmen, die sich auf die wechselseitige Zollbegünstigung Frankreichs und seiner Kolonien sowie auf die Zollbegünstigungen der britischen Überseebesitzungen für das Mutterland und andere britische Kolonien nicht erstreckt, wohl aber die Zölle und sonstigen handelspolitischen Belange in Großbritannien selbst, ferner in Frankreich mit der früher angegebenen Ausnahme sowie endlich in Marokko (gemäß dem deutsch-französischen Marokko-Kongo-Vertrag vom 3. November 1911) umfaßt, und zwar all dies nur auf drei bis fünf Jahre, nicht für immer, wie im Frankfurter Friedensvertrag. Hiedurch wäre Zeit zu Unterhandlungen über gewöhnliche Handelsverträge gewonnen; diese Unterhandlungen könnten aber bei ruhigerem Blut geführt werden, als es bei den Friedensverhandlungen möglich*) wäre, die den Weltkrieg abschließen sollen.

Doch könnten diese Handelsvertragsunterhandlungen, wofür den Mittelmächten und ihren Gegnern drei bis fünf Jahre Zeit offen stünden, nur dann von den Mittelmächten mit sicherer Aussicht auf guten Erfolg geführt werden, wenn sie hiefür wichtige Trümpfe zu erlangen vermöchten. Der eine dieser Trümpfe besteht in der Verfügung über die Dardanellen und den Suezkanal. Die Niedertrampelung des zwischen 1815 und 1914 aufgebauten Völkerrechtes durch die Entente hat die Mittelmächte und ihre Verbündeten in den Stand gesetzt, gegenüber den bisherigen vertragsmäßigen Sicherungen der Durchfahrt durch die beiden genannten wichtigen Meeresstraßen so vorzugehen, wie es ihren eigenen Interessen am besten entspricht. In dem ersten für drei bis fünf Jahre abgeschlossenen Meistbegünstigungsvertrag hätten die Ententeländer die Meistbegünstigung im oben umgrenzten Umfange dagegen zu gewähren, daß ihnen die Durchfahrt durch die Dardanellen und den Suezkanal sowie die Meistbegünstigung des Wirtschaftsbundes der Mittelmächte, aber unter Ausschluß der wechselseitigen Begünstigungen der Zentralmächte untereinander, gewährt werde. Hiedurch hätten die Mittelmächte eine Waffe in der Hand, die gegenüber der Entente und manchen wenig zuverlässigen neutralen Staaten von großer Wirkung**) sein dürfte.

Der zweite Trumpf (dessen rechtzeitige Beschaffung für die Mittelmächte um so wichtiger wird, je weniger sicher die Zukunft des Suezkanals ist) bestünde darin, daß Deutschland, Österreich-Ungarn, Bulgarien und die Türkei, vielleicht auch noch andere Balkanstaaten und sonstige Nachbargebiete einen Wirtschaftsbund begründen, dessen Hauptbedeutung in einer gemeinsamen Handelspolitik gegenüber

*) Erweiterte Wiedergabe des unter gleichem Titel am 7. Dezember 1915 im „Klub österreichischer Eisenbahnbeamten" gehaltenen Vortrages.

*) Dieser Vorschlag einer vorläufigen Regelung der handelspolitischen Fragen für drei bis fünf Jahre wurde zuerst von Professor J. Plenge im 11. und 12. Hefte der von der Universität Münster in Westfalen veranstalteten Kriegsvorträge gemacht.

**) Sollte es den Mittelmächten und ihren Verbündeten nicht gelingen, die Herrschaft über den Suezkanal zu erlangen (die in mancher Beziehung, so hinsichtlich der Halbinsel Gallipoli und Mesopotamiens günstiger, in anderer Beziehung, so hinsichtlich Armeniens, bis Anfang Mai 1916 ungünstiger gewordene Lage der Türkei im Vergleich zum Herbst 1915 gestattet keinen sicheren Ausblick auf die Zukunft), dann wird ihnen auch die Verfügung über die Dardanellen nur von beschränktem Nutzen sein; denn dann bleibt eben der Suezkanal ein gefährlicher Gegentrumpf in den Händen der Entente.

Digitized by Google

dritten Staaten läge. Ohne wechselseitige Zollbegünstigungen der diesem Wirtschaftsbund angehörigen Länder untereinander würde das gemeinsame handelspolitische Vorgehen gegenüber dritten Staaten nur schwer durchführbar sein und auf die Dauer ermatten, wie ja der 1891/92 unternommene Versuch Deutschlands und Österreich-Ungarns, eine gemeinsame Handelspolitik gegenüber dritten Staaten ohne wechselseitige Zollbegünstigung zu betreiben, nach einigen schönen Erfolgen im Sand verlief.

Wie weit die wechselseitigen Zollbegünstigungen der Mittelmächte gehen sollen oder gehen können, ist eine Frage, deren eingehende Erörterung an dieser Stelle zu weit führen würde. Nur so viel mag gesagt werden: Je weitgehender die wechselseitigen Zollbegünstigungen im Wirtschaftsbund der Mittelmächte sind, desto bessere Dienste kann er als Sicherungsmittel gegen den von den Ententeländern geplanten Wirtschaftskrieg leisten. Jedenfalls wäre eines höchst wünschenswert, mag auch dieser Wirtschaftsbund mit größeren oder geringeren Zollbegünstigungen eröffnet werden: es soll eine allmähliche Vergrößerung dieser Zollbegünstigungen bis zur möglichst weitgehenden Annäherung an einen vollkommenen Zollverein ins Auge gefaßt werden, sei es auch nur in der Form einer Vereinbarung, wonach der ursprünglich festgelegte Vertragstarif in fünf- bis zehnjährigen Fristen von neuem zu überprüfen wäre. Viele weitgehende Zollermäßigungen und Zollbefreiungen werden schon dadurch dringend erforderlich, daß Österreich-Ungarns Industrien billigere Rohmaterialien und weiter zu verarbeitende Fabrikate brauchen, um im Wettbewerb auf dem Weltmarkt und gegenüber Deutschland bestehen zu können.

Auf dieser doppelten Grundlage, nämlich Verschließbarkeit der Dardanellen und des Suezkanales (vorausgesetzt, daß dies bezüglich des Suezkanales möglich wäre) sowie einheitliches handelspolitisches Vorgehen eines Wirtschaftsbundes der Mittelmächte, könnten binnen der erwähnten drei- bis fünfjährigen Frist Unterhandlungen über umfangreiche und eingehende Meistbegünstigungs- und Tarifverträge, Schiffahrts-, Niederlassungs-, Konsular- usw. Verträge mit Aussicht auf guten Erfolg geführt werden. Innerhalb dieser Verträge könnten durch sorgfältig erwogene Einzelbestimmungen weitgehende Sicherungen gegen Zollschikanen und sonstige Verwaltungsmißbräuche, wenn auch nicht gegen den halbprivaten Boykott geschaffen werden. Diese Vereinbarungen müßten sich unter anderem beziehen auf das Verfahren in Zollstreitigkeiten zwischen den Behörden, dem ausländischen Exporteur und dem inländischen Importeur, auf Handelsbezeichnungen, Marken- und Musterschutz sowie Patentwesen, auf die Schiffahrt im Küstenverkehr sowie zwischen Häfen verschiedener Staatsangehörigkeit, auf das Eisenbahnnetz und die Binnenschiffahrt, auf Niederlassungs-, Handels- sowie Gewerbeberechtigungen, auf das Recht zum Bergbaubetrieb, zum Besitz und zur Ausnutzung von unbeweglichem Eigentum aller Art usw.

Wenn der Wirtschaftsbund der Mittelmächte über so gewaltige Hilfsmittel, wie die etwaige Sperrung der Dardanellen und des Suezkanales (die Zweifel hinsichtlich des Suezkanales wurden bereits erwähnt) sowie über die einheitliche Eröffnung oder Schließung seines eigenen, so ungemein ausgedehnten und volksreichen Gebietes verfügen würde, dürfte er wohl in der Lage sein, bei einer Verhandlungsdauer von drei bis fünf Jahren vorteilhafte, fast jede Wirtschaftskriegsmöglichkeit abschneidende Handelsverträge zu erzielen. Der Umfang des Wirtschaftsbundes der Mittelmächte nach Flächenraum und Bevölkerungszahl ist folgender Aufstellung zu entnehmen.

	Flächeninhalt in km^2	Bevölkerung in Millionen
Deutsches Reich mit Luxemburg	548.000	68
Österreich-Ungarn	677.000	52
Serbien	87.000	4·5
Montenegro	14.000	0·4
Albanien	28.000	0·8
Bulgarien	114.000	4·8
Türkei	1,800.000	21·6
Belgien	29.500	7·5
Kongreßpolen	128.000	12·5
Insgesamt	3,425.500	172·1

In dieser Zusammenstellung sind die großen Verluste nicht berücksichtigt, welche die Bevölkerungen der genannten neun Gebiete durch den Weltkrieg erlitten haben, sei es durch Tod auf dem Schlachtfeld und durch Kriegserkrankungen sowie Kriegsseuchen, sei es infolge Flucht der Zivilbevölkerung (so namentlich in Belgien, teilweise auch in Serbien) oder infolge ihrer Wegschleppung durch die Militärbehörden unserer Feinde (so in Kongreßpolen, wo angeblich zwei Millionen Menschen verschleppt wurden, einigermaßen auch in Serbien). Aber diesen Verlusten dürfte durch eine Herabsetzung der Gesamtziffer auf 170 Millionen Menschen um so eher Rechnung getragen sein, als andererseits mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit, wenn auch nicht mit Sicherheit angenommen werden kann, daß der Bund der Mittelmächte über die angegebenen Ländermassen hinaus auf militärische Eroberungen oder friedliche Angliederungen rechnen kann, und zwar auf: 1. Teile Westrußlands über Kongreßpolen hinaus*); 2. Rückgabe zumindest der afrikanischen Kolonien Deutschlands (im Sommer 1914 ungefähr 2·66 Millionen km^2 mit etwa zwölf Millionen Einwohnern), vielleicht noch vermehrt durch Belgisch-Kongo (ungefähr 2·36 Millionen km^2 mit etwa 15 Millionen Einwohnern); 3. höchstwahrscheinlich Befestigung der bisher losen, mehr geistlichen als weltlichen Herrschaft des Konstantinopler Sultans über das sogenannte unabhängige Arabien (ungefähr 2·3 Millionen km^2 mit etwa 1 Million Einwohnern); vielleicht auch Anschluß Persiens (ungefähr 1·65 Millionen km^2 mit rund 10 Millionen Einwohnern) an den türkisch-mittelmächtlichen Bund; 4. weniger wahrscheinliche Eroberung Ägyptens und des ägyptischen Sudans durch die Türkei (etwa 3 Millionen km^2 mit rund 16 Millionen Einwohnern); 5. ziemlich wahrscheinliche Rückgabe Libyens, das heißt Tripolitaniens und der Cirenaica (etwa 1 Million km^2 mit ungefähr 1 Million Einwohnern) an die Türkei.

Dies alles ergäbe, den Ziffern der obigen Tabelle hinzugeschlagen, den riesigen Gesamtbetrag von 16·4 Millonen km^2 mit rund 225 bis 230 Millionen Menschen. Doch weiß man nicht, wie viel von der Aufzählung unter 2 bis 5 auf festen Grundlagen beruht und wie viel dem Gaukelspiel einer durch Hoffnungsseligkeit beflügelten Phantasie entstammt. Begnügen wir uns daher vorläufig mit den Mindestziffern der Tabelle, die dasjenige umfassen, was wir bereits fest in Händen haben. Es entspricht an Bevölkerungsziffern dem riesigen russischen Weltreich und stellt an Flächeninhalt eine gewaltige, zusammenhängende Landmasse von großer Mannigfaltigkeit des Klimas, der landwirtschaftlichen Ergiebigkeit und der Mineralausstattung dar. Die Ziffern der Tabelle bedeuten ein übervorsichtiges Mindestausmaß unserer Errungenschaften und genügen jedenfalls als Grundlage für einen allen Möglichkeiten der Weltpolitik

*) Die Rede des deutschen Reichskanzlers im deutschen Reichstage über Kriegs- und Friedensziele am 5. April 1916 macht dies besonders wahrscheinlich.

Digitized by Google

gewachsenen Bau, der den unter seinem Dach befindlichen Völkern nach jeder Richtung hin Schutz und Schirm gewähren kann.

Wohl auf lange Zeit hinaus dürfte die Hauptbedeutung des Wirtschaftsbundes der Mittelmächte darin liegen, daß er, samt der Verfügung über die Dardanellen und vielleicht auch den Suezkanal, die Führung einer kräftigen, Erfolg versprechenden Handelspolitik ermöglicht; keinesfalls könnte aber dieser Bund Ersatz bieten für etwaige größere Einbußen des Außenhandels der Mittelmächte in den Ententeländern, falls es zu den erwarteten günstigen Handelsverträgen nicht kommen oder die Wirkung solcher Handelsverträge durch einen scharfen halbprivaten Boykott aufgehoben werden sollte. Man möge sich aber für diesen Fall nicht darauf verlassen, daß eine Anzahl großer, allgemein bekannter Industrien Deutschlands und Österreich-Ungarns, wie zum Beispiel die chemischen Industrien, die Eisen- und Stahlindustrie, die Zuckerindustrie, die Kaliproduktion usw. in Deutschland, die Zuckerfabrikation, die holzverarbeitenden Industrien, Quecksilber- und Radiumgewinnung usw. in Österreich-Ungarn, jedenfalls ihren Absatz auf dem Weltmarkt finden werden. Denn daneben gibt es eine nicht geringe Anzahl kleinerer, ihres Absatzes minder sicherer deutscher und österreichischer Industrien und Produktionszweige, die für das gesamte Wirtschaftsleben beider Reiche von größter Wichtigkeit sind. Ferner kommt sehr viel darauf an, ob diese zahlreichen kleinen, in ihren Absatzverhältnissen minder gesicherten Industrien in der Lage sind, auch in den Ententeländern durch Geschäftsreisende, Errichtung von Zweiganstalten, Haltung von Kommissionslagern usw. ihre Interessen zu vertreten, oder ob ihnen hiebei Schwierigkeiten bereitet werden.

Deutschland kann in Österreich-Ungarn, in den Balkanländern und der Türkei, Österreich-Ungarn vermag in Deutschland und im näheren Orient, zumindest für absehbare Zeit, nur einen Teil jenes Fabrikatenabsatzes unterzubringen, der bisher nach den Ententeländern und ihren Überseebesitzungen ging, mag auch Österreich-Ungarn in dieser Beziehung verhältnismäßig besser daran sein als Deutschland. Österreich-Ungarns Ausfuhr nach Deutschland, den Balkanstaaten, der Türkei, Belgien und Kongreßpolen ist nämlich ein weit bedeutenderer Teil des gesamten österreichisch-ungarischen Auslandsabsatzes, als die Ausfuhr Deutschlands nach Österreich-Ungarn und den anderen genannten Gebieten im Vergleich zum gesamten deutschen Auslandsabsatz.

Freilich braucht man um den Absatz von Rohstoffen und sogar um jenen zahlreicher einfacher, den Rohstoffen noch nahestehender Fabrikate nach den Erfahrungen des Weltkrieges nicht besorgt zu sein. In 10 bis 15 oder 20 Jahren werden vielleicht die vom Weltkrieg erholten europäischen Gebiete des Wirtschaftsbundes der Mittelmächte sowie eine wirtschaftlich und kulturell gehobene Türkei ein weit aufnahmsfähigeres Absatzgebiet für deutsche und österreichische Fabrikate darstellen. Aber für die zunächst absehbare Zeit wird der Wirtschaftsbund für Deutschland und Österreich-Ungarn hauptsächlich insofern wichtig sein, als er ein ausgedehntes Feld für gewinnbringende, sichere Kapitalsanlage darstellt, die den Industrien der beteiligten Länder dauernde, allmählich wachsende Absatzmöglichkeiten verspricht; zugleich werden die dem Wirtschaftsbund angeschlossenen Balkanländer und die Türkei ein Betätigungsfeld für jene wirtschaftlich tüchtigen Kräfte sein, die vor dem Weltkrieg ihre Aufgabe in der „wirtschaftlichen Durchdringung" insbesondere der Ententeländer und deren Überseebesitzungen erblickten.

(Fortsetzung folgt.)

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Steppkapok als Auflage für die Eisenbahnwagenpolsterung. Mitteilung von Otto A. R. Cantzler, Direktor der deutschen Kolonial-Kapokwerke, Rathenow. Trotzdem zum Beispiel die königlich preußische Militärbehörde seit vielen Jahren Kapok in abgesteppter Form sich als Auflage für die militärischen Matratzen nutzbar macht und auch Kapok für die Polsterung der Liegesofas in den Offiziersstuben der Kasernen verwenden läßt, hat es schwer gehalten, staatliche Eisenbahnbehörden zur Verwendung dieses Stoffes bereit zu finden und erst in der letzten Zeit werden hiemit Proben veranstaltet.

Gerade für die Wagenpolsterung ist aber der in abgesteppten Karos festgelegte Kapok von ganz besonderer Bedeutung. Denn er besitzt nicht nur eine hervorragende Elastizität, sondern ist namentlich gegen Nässe unempfindlich, schreckt jegliches Ungeziefer ab und seine leichte Entseuchungsfähigkeit befähigen ihn für die Zwecke der Wagenpolsterung ganz besonders.

Der Steppkapok soll namentlich die allgemein übliche Haarauflage ersetzen, bei der stets die Gefahr vorliegt, daß die storen Haare durch den Plüschüberzug hindurchkommen, was sich nur dadurch vermeiden läßt, daß man einen in der Regel sehr teueren, vollkommen dichten Zwischenstoff unterhalb des Plüsches einschaltet. Die Verwendung eines solchen Stoffes wird bei Kapok vollkommen entbehrlich.

Auch die Arbeit der Haarauflage ist eine sehr erhebliche, die nur von geübten Polsterern ausgeführt werden kann, während man sich bei dem Steppkapok nur eine entsprechende Paßform aus der fortlaufenden Menge herauszuschneiden braucht, die man einfach oder in mehreren Schichten übereinander auflegt und festspannt.

Genaue Angaben über das Wachstum und die Eigenschaften der Kapokfaser finden sich in einem Werkchen vom Schreiber dieses im Tropenverlage von Fr. W. Thaden in Hamburg. Nur kurz mag hier gesagt sein, daß die Kapokwolle das Erzeugnis eines dauerbaren Baumes ist, der fast in allen tropischen Gegenden angetroffen werden kann und in Holländisch-Indien sowie auch in unseren deutschen Kolonien plantagenmäßig angebaut wird.

Die Versteppung dieses Stoffes geschieht durch große bis 200 Nadeln fassende Steppmaschinen von geübten Kräften, die gleichzeitig den Kapok auf vorbereitenden Lauftafeln gleichmäßig auflegen müssen, da sich eine Watteform nicht herstellen läßt.

Es ist ermittelt worden, daß sich bei einem einzigen Eisenbahnabteil durch den Wegfall von teueren haardichten Zwischenstoffen und durch die Billigkeit des Kapoks gegenüber tierischen Haaren eine Ersparnis bis zu mehreren 100 Mark erzielen läßt, was zweifellos auch für Klein- und Straßenbahnen eine günstige ist.

Auch die Kraftwagenbauer beschäftigen sich bereits mit der Verarbeitung des Steppkapoks, wobei sich natürlich die gleichen Vorzüge ergeben.

In großem Maßstabe wird der Steppkapok für die Innenpolsterung der Flugzeuge verwendet, wo dem Stoffe namentlich seine außerordentliche Leichtigkeit zustatten kommt, da die Kapokfaser die leichteste unter sämtlichen tierischen und pflanzlichen Fasern ist.

Erst die Verarbeitung in der Form von Steppkapok läßt eine so weite Ingebrauchnahme zu, da der lose Kapok wegen seiner großen Flüchtigkeit und der damit bedingten starken Verstaubung der Werkstätten eine Verwendung in größerem Maßstabe für die oben angeführten Zwecke kaum zuließ.

Digitized by Google

Wichtig wäre der Anbau des Kapokbaumes in Klein-Asien und in den Küstenstrichen des Mittelmeeres, damit im Laufe der Zeit die Abhängigkeit in der Herbeischaffung des Rohkapoks von dem überseeischen Auslande immer geringer werde.

Die Druckluftbremsen bei den amerikanischen Eisenbahnen. In der am 17. Februar 1914 unter dem Vorsitz des Ministerialdirektors Dr. Ingenieur Wichert abgehaltenen Versammlung des Vereins Deutscher Maschinen-ingenieure in Berlin sprach Herr W. Hildebrand, Direktor der Knorr-Bremse A.-G. an der Hand von Lichtbildern über „Die bei den Bahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika in Gebrauch befindlichen Druckluftbremsen". Er behandelte in erster Linie die bei der Pennsylvania-Eisenbahn im Betriebe befindlichen Bremsen. Hier ist zunächst eine neue Lokomotivbremse zu nennen. Sie besitzt die gleiche Einrichtung für Personen- und für Güterzüge und besteht aus der Vereinigung einer automatischen Bremse mit einer direkten Bremse. Letztere entspricht der bei uns teilweise eingeführten Zusatzbremse. Bei den Güterzügen sind in den Vereinigten Staaten schon seit mehreren Jahren Druckluftbremsen in Anwendung. Für deren Einführung liegen dort die politischen und technischen Verhältnisse sehr günstig. Hier ist besonders die automatische Mittelkuppelung als ein die Einführung der Druckluftbremsen begünstigendes Moment hervorzuheben. Diese Kuppelung kann besonders kräftig ausgeführt und gut abgefedert werden; auch ermöglicht sie die Bildung von Zügen großer Länge. Jetzt laufen bereits Züge von 300 Achsen; letztere Zahl soll in Zukunft auf 400 erhöht werden. Die auftretenden Schwierigkeiten hat man durch Änderung des Funktionsventils beseitigt, so daß das Lösen der Bremsen durch den ganzen Zug möglichst gleichmäßig vor sich geht, eine Einrichtung, die schon Knorr vor Jahren in Vorschlag gebracht hat Für das Befahren von Gefällen benützt man Druckluftthaltventile, die am Anfang und Ende des Gefälles ein- bezw. ausgeschaltet werden und beim Abwärtsfahren einen Minimalbremsdruck festhalten, auch wenn der Führer die Bremse löst. Auch für die Personenzüge kam man mit der einfachen automatischen Schnellbremse nach Vergrößerung der Geschwindigkeit nicht mehr aus. Für die vergrößerten Geschwindigkeiten erhöhte man den Leitungsdruck und ließ den erhöhten Bremsdruck aus dem Bremszylinder durch Zeitauslaßventile entweichen, ein Hilfsmittel, welches den Erfordernissen nicht richtig nachkommt. Für die Verlängerung der Züge mußten andere Mittel geschaffen werden, die für unsere Begriffe allzu kompliziert sind. Die neuen Einrichtungen wurden vom Vortragenden allgemein erläutert, und zwar zuerst die Einrichtung der New York Central R. R. und dann die der Pennsylvania R. R. Die letztere hat sogar eine spätere elektrische Betätigung der Bremsen vorgesehen.

Zum Schluß wurde die Signaleinrichtung der amerikanischen Bahnen erläutert. Eine Notbremse, die dem Publikum zugänglich ist, gibt es nicht, da sie Eisenbahnüberfälle auf den langen Strecken begünstigen würde.

Die in den Lichtbildern gezeigten Einrichtungen sollen sich im Betrieb bewährt haben. Man fragt sich bei diesen, zum Teil sehr komplizierten Einrichtungen, wie deren Unterhaltung möglich ist. Nachdem aber die Amerikaner die Schwierigkeiten bei der Güterzugbremse durch gute Instandhaltung und Überwachung überwunden haben, scheuen sie vor keiner Komplikation mehr zurück, wenn sie nur die Sicherheit des Betriebes erhöht. Auch wir werden zu komplizierten Einrichtungen kommen, wenn auch nicht zu den amerikanischen, da die Betriebsverhältnisse verschieden sind. Jedenfalls aber kann den amerikanischen Erfahrungen entnommen werden, daß man sich nicht zu sehr davor scheuen soll, die Bremsen zur Erzielung größerer Sicherheit etwas komplizierter zu machen. Man muß dabei bedenken, daß auch die Leute, die die Instandhaltung zu besorgen haben, mit der Übung verständiger und geschickter werden.

Die Kräftewirkungen am Eisenbahngeleise und ihre Bekämpfung. Über dieses Thema hielt Finanzrat Scheibe im „Verein zur Förderung der Verwendung des Holzschwellen-Oberbaues" einen Vortrag, in dem er die wechselwirkenden Beziehungen zwischen Geleise und Bettung unter der Wirkung atmosphärischer und betrieblicher Kräfte schilderte. Nach der Vorführung der alten Oberbauformen aus der Jugendzeit des Eisenbahnwesens werden die auf die Erkenntnis der Wirkungsweise der angreifenden Kräfte sich stützenden fortschreitenden Verbesserungen der Bestandteile des Oberbaues als Ganzes erläutert. Unter den atmosphärischen Kräften war es besonders der Kampf mit dem Wasser, der Eisbildung und dem starken Temperaturwechsel, welche die Vervollkommnung der Schienen, der Schwellen, ihrer Befestigungsmittel und später vor allem des Bettungskörpers nach Form und Stoff einleiteten. Die mechanischen Kräftewirkungen der Fahrzeuge gliederte der Vortragende in senkrechte, seitlich und vorwärts gerichtete Horizontalkräfte, denen charakteristische Zerstörungsformen der Oberbaubestandteile entsprechen. Das Ergebnis dieses Vervollkommnungsprozesses in Gestalt vollendeter Oberbauarten der Gegenwart wurde den Zuhörern in gut erläuterten Lichtbildern nähergebracht. Der Vortrag behandelte sodann eingehend die gefährlichen Neigungen des Gestänges zum Wandern, den sogenannten „Wandertrieb" von Schienen und Schwellen auf der Bettungsunterlage und die Mittel zu dessen Bekämpfung unter Vorführung einer Reihe erprobter Wanderschutzmaßregeln in Lichtbildern. Langjährige wissenschaftliche Forschung und Beobachtung hätten zu der Erkenntnis geführt, daß eine große Zahl verschiedenartiger Zerstörungsformen des Oberbaues indirekte Folgewirkungen dieses gefährlichen Wandertriebes sind. Hohes Interesse beanspruchten die Probeversuche der sächsischen Staatsbahnverwaltung mit der Eisenunterschwellung. In dieser Verwaltung hat eine fast zehnjährige Versuchsdauer der letzteren keinen Eingang zu verschaffen vermocht; sie hält uneingeschränkt an dem bewährten Holzschwellenoberbau fest. Die Ausführungen des Redners gewannen bei dem verwickelten Stoff besonderes Interesse, weil sie sich auf die langjährigen Erfahrungen des Vortragenden auf dem Oberbaugebiet stützten. In der Verhandlung führte ein anderer Fachmann aus, daß der Oberbau auf gut getränkten Holzschwellen mit technisch vollkommener Befestigungsweise auf harter Steinschlagbettung als das vollkommenste Endglied in der Entwicklungsgeschichte des Geleiseweges anzusehen sei. Tatsache sei, daß in den außerdeutschen Eisenbahnländern Europas und der Vereinigten Staaten, welche mit einer Linienlänge von rund 750.000 *km* über 70% des Welteisenbahnnetzes bilden, nur 1% auf Eisenschwellen ruhten.

Größte und schwerste Güterzug-Tenderlokomotive Europas, Bauart Mallet*). Die ständige Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und die Zunahme des Gewichtes der Züge stellen an die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven gesteigerte Ansprüche. So begegnen uns heute auf den deutschen Eisenbahnen Lokomotiven von einer Größe und einem Gewicht, an die selbst der Fachmann vor wenigen

*) Aus der „Technischen Rundschau" (Beiblatt des „Berliner Tagblatt") entnommen.

Digitized by Google

Jahren nicht gedacht hat. Unter den neuesten deutschen Lokomotivgattungen dürfte eine der bemerkenswertesten die kürzlich von den bayerischen Staatsbahnen beschaffte $2 \times {}^4/_4$ gekuppelte $(D + D)$ Güterzugs-Tenderlokomotive, Bauart Mallet, sein. Die von der Lokomotivfabrik J. A. Maffei in München erbauten Maschinen haben eine Länge von 17·55 *m*; ihr Leergewicht beträgt 97·5 *t*, das Dienstgewicht 122·5 *t*. Die acht Achsen sind in zwei Gruppen zu je vier jeweils miteinander gekuppelten Achsen angeordnet. Der Antrieb der hinteren Achsengruppe erfolgt durch die Hochdruckzylinder, der der vorderen durch die Niederdruckzylinder. Das hintere Treibgestell ist fest mit dem Kessel verbunden, während das vordere als kurvenbewegliches Dampfdrehgestell ausgebildet ist. Die Treibräder haben einen Durchmesser von 1216 *mm*. Der feste Radstand beträgt 4500 *mm*, der Gesamtradstand beträgt 12.200 *mm*. Die zweite Achse einer jeden Gruppe läßt eine Seitenverschiebung von 15 *mm* zu, so daß die Lokomotive fähig ist, Krümmungen bis zu einem Halbmesser von nur 180 *m* zu durchfahren. Die Maschine ist mit Schmidtschem Dampfüberhitzer ausgestattet. Beim Anfahren erhalten die Niederdruckzylinder selbsttätig Frischdampf. Die Zugkraft der Lokomotive beträgt 18.250 *kg*. Die bayerische Staatsbahnverwaltung verwendet die neuen Maschinen, von denen zunächst 15 Stück beschafft wurden, als Schiebelokomotiven auf Rampen von 20 bis 25‰ Steigerung, unter anderen auf der Teilstrecke Probstzella—Rothenkirchen der großen Hauptverkehrslinie Berlin—München. Die Maschinen können zurzeit als die größten und schwersten Güterzuglokomotiven Europas gelten.

Nachstehend einige Einzelheiten konstruktiver Natur:

Dampfspannung	15 Atm.
Durchmesser der Hochdruckzylinder	520 *mm*
Durchmesser der Niederdruckzylinder	800 *mm*
Kolbenhub	640 *mm*
Heizfläche	229·6 m^2
Überhitzerfläche	55·4 m^2
Rostfläche	4·25 m^2
Wasservorrat	11.000 *kg*
Kohlenvorrat	4000 *kg*

Dr. S. v. Jezewski, Jena.

VERSCHIEDENES.

Personalnachrichten. Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 14. August d. J. dem Eisenbahnminister Dr. Zdenko Freiherrn v. Forster das Großkreuz des Leopold-Ordens und dem Minister für öffentliche Arbeiten Ottokar Trnka den Freiherrnstand, und zwar allen mit Nachsicht der Taxe, allergnädigst zu verleihen geruht. Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 18. August d. J. dem mit dem Titel eines Hofrates bekleideten Direktor des Tariferstellungs- und Abrechnungsbureaus im Eisenbahnministerium Richard Brüll den Titel eines Sektionschefs allergnädigst zu verleihen geruht.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Im Dienstbereich der A. T. E. wurden weiters ausgezeichnet: Durch Verleihung des Ritterkreuzes des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: Hugo Karpeles, Oberinspektor, Othmar Schaffer, Inspektor, Durch Verleihung des Titels eines kaiserlichen Rates mit Nachsicht der Taxe: Ludwig Künstler, Inspektor, Otto Steffan, Oberinspektor. Durch Bekanntgabe der neuerlichen Allerhöchsten belobenden Anerkennung und Verleihung der silbernen Militärverdienstmedaille am Bande des Militärverdienstkreuzes: MUDr. Karl Heissler, Bahnarzt. Durch Bekanntgabe der Allerhöchsten belobenden Anerkennung und Verleihung der bronzenen Militärverdienstmedaille am Bande des Militärverdienstkreuzes: Otto Süß, Kanzleiassistent (Besitzer des Militärverdienstkreuzes III. Klasse mit der Kriegsdekoration). Durch Verleihung des goldenen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: Hugo Müller, Oberkontrollor, Franz Schorsch, Oberkontrollor. Durch Verleihung des goldenen Verdienstkreuzes am Bande der Tapferkeitsmedaille: Eugen Postulka, Adjunkt. Durch Verleihung des silbernen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: Karl Hoffmann, Wagenmeister. Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille 2. Klasse: Alois Böhm, Kanzleidiener. Durch Verleihung des Ehrenzeichens 2. Klasse vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration: JUDr. Georg Burmannn, Oberinspektor.

Eisenbahner-Genesendenheim in Neulengbach. Am 20. Juni 1916 wurde das aus den Mitteln des „Wohlfahrtsfonds der k. k. Österr. Staatsbahnen für die Errichtung von Genesenden- und Erholungsheimen für Staatsbahnbedienstete" errichtete Eisenbahner-Genesendenheim in Neulengbach eröffnet.

Die Anstalt ist laut ihrer Satzungen dazu bestimmt, solchen männlichen Bediensteten der k. k. Österr. Staatsbahnen und österreichischen Privatbahnen (auch Beamten), die nach überstandenen Krankheiten oder Verletzungen zur Wiedererlangung ihrer vollen Gesundheit einer Erholung bedürfen, die Möglichkeit hiezu zu bieten und ihre völlige Wiederherstellung herbeizuführen oder zu beschleunigen.

Bis auf weiteres werden in dieser Anstalt insbesondere auch kriegskranke und solche kriegsverletzte österreichische Eisenbahnbedienstete aufgenommen, die sich entweder nach der Art ihrer Verletzung für eine Behandlung im Genesendenheime für kriegsverletzte Eisenbahner in Wien-Grinzing nicht eignen oder die nach abgeschlossener Sonderbehandlung in dieser Anstalt noch erholungsbedürftig sind.

Ausgeschlossen von der Aufnahme sind alle mit Ansteckungskrankheiten behafteten Personen, bei denen noch Ansteckungsgefahr besteht, dann Personen, die an Lungentuberkulose leiden oder derselben verdächtig sind, ferner Trunksüchtige und Geisteskranke.

Der Belagraum der Anstalt beträgt gegenwärtig 25 Plätze, von denen 4 Plätze Bediensteten österreichischer Privatbahnen vorbehalten sind.

Die Dauer des Aufenthaltes in der Anstalt ist im allgemeinen mit vier Wochen bemessen; in Fällen der Notwendigkeit kann diese Frist bis auf die Höchstdauer von drei Monaten verlängert werden.

Verlängerungen über das Maß von drei Monaten hinaus sind nur ganz ausnahmsweise mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums zulässig. Ergänzende Bestimmungen werden von den einzelnen Direktionen verlautbart.

Eisenbahnerküchen. Der Deutschösterreichische Eisenbahnbeamtenverein hat mit Unterstützung des Eisenbahnministeriums die Errichtung von Eisenbahnerküchen eingeleitet.

Digitized by Google

Die erste dieser Kriegsküchen ist unter dem Schutze der Gattin des Eisenbahnministers Baronin Forster auf dem Westbahnhof in den früheren Räumen des Eisenbahnmuseums bereits errichtet worden. Um den Preis von K 1·50 wird dort ein einfacher Mittagtisch, bestehend aus Suppe, Gemüse und Rindfleisch (an fleischlosen Tagen Ersatzspeisen) verabreicht worden. Die Errichtung mehrerer solcher Kriegsküchen, unter anderen einer solchen zwischen Nord- u. Nordwestbahnhof, steht in Vorbereitung. Die Anregung zu dieser wohltätigen Einführung ist von der rührigen Frau des Inspektors Plohn (Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der k. k. Staatsbahnen) ausgegangen, die auch mit unermüdlichem Eifer die Vorbereitungs- und Durchführungsarbeiten leitet.

Die Staatsbahndirektion Wien hat die „Kantineure" im Hauptzollamt und in der Station Hütteldorf-Hacking verpflichtet, bis auf weiteres allen Bediensteten nachfolgende Preisbegünstigungen einzuräumen: Ein ganzes Mittagessen, bestehend aus Suppe, Rindfleisch und Gemüse K 1·20, Suppe und Mehlspeise 60 Heller, Suppe und Gemüse gemischt 40 Heller; Nachtmahl, bestehend aus Fleischgulyas, große Portion K 1, kleine Portion 70 Heller, Erdäpfelgulyas oder Gemüse gemischt 30 Heller, Mehlspeise 50 Heller.

Ferner wurde eine Personalküchen-Ausgabestelle errichtet, in der die Bediensteten schwarzen Kaffee für 6 Heller, Kartoffel- oder Nährhefesuppe für 6 Heller und ein Stück Brot zur Suppe oder zum Kaffee ohne Brotmarke für 4 Heller verabfolgt erhalten.

Deutsch im Eisenbahnbetrieb. Die preußischen Eisenbahndirektionen haben kürzlich verfügt, daß der Gebrauch von Fremdwörtern unterbleiben soll. Statt Adresse hat es künftig zu heißen: Aufschrift; Adressat: Empfänger; Datum: Tag; Etat: Voranschlag: Format: Größe, Form; Expedient: Verfasser; Instanz: Rechtsgang, zuständige Stelle; Kassierer: Kassenführer; Konsum: Verbrauch, Absatz, Bedarf, Bezugsverein; Lokal: Raum, Räumlichkeit; Material: Stoff, Rohstoff; monieren: beanstanden, rügen; Reklamation: Beanstandung, Beschwerde; Uniform: Dienstkleidung, Dienstanzug; Titel: Überschrift, Bezeichnung; Zentrale: Hauptstelle usw. Den Dienststellen wird in Kürze ein Verdeutschungsheft zum Dienstgebrauch geliefert werden.

Ein auch für Österreich entscheidender Schritt wird in dieser Richtung durch den Verein „Deutscher Eisenbahnverwaltungen" geschehen. Wie verlautet, hat die Südbahn den Antrag gestellt, durch Vereinsbeschluß festzustellen, daß durchwegs deutsche Bezeichnungen statt der bisher angewendeten Fremdwörter im Eisenbahndienst eingeführt werden sollen.

Zur einheitlichen Festsetzung der neuen deutschen Bezeichnungen soll ein Ausschuß einberufen werden, dem Vertreter des deutschen Sprachvereines beigezogen werden sollen. Das Ergebnis der Beratungen soll in einem für alle Bediensteten bindenden Dienstbehelfe zusammengefaßt werden.

Dieser Antrag wird gewiß von allen deutschen Eisenbahnen freudigst begrüßt werden. Denn nur auf diesem Wege kann ein dauernder und durchgreifender Erfolg erzielt werden. Alle bisherigen, in der gleichen Richtung arbeitenden Bestrebungen einzelner (Granzer, Dr. Hilscher und anderer) sind bisher bei uns in Österreich nur wenig beachtet worden. Das muß natürlich anders werden, wenn der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen die Sache in die Hand nimmt.

Übergang von der Sommerzeit zur mitteleuropäischen Zeit. Auf der letzten Winterfahrplan-Besprechung in Stuttgart gelangte auch die Frage des Überganges von der Sommerzeit zur normalen Zeit zur Besprechung. Es handelt sich bekanntlich um die Überleitung der Fernzüge vom Sommerzeit- in den Winterzeitfahrplan, und zwar in der Nacht vom 30. September zum 1. Oktober d. J. Man hat sich bei dieser Besprechung auf eine Reihe allgemeiner Grundsätze geeinigt, nach denen die Fahrpläne in der Übergangsnacht zu behandeln sein werden. Danach wird, wie in der Nacht zum 1. Mai d. J., ein Teil der Fernzüge eine Stunde später abgelassen, ein anderer Teil so verzögert werden, daß die Züge schließlich mit den Zeiten des Winterfahrplanes übereinkommen, für andere Züge endlich wird ein besonderer Ausgleichsfahrplan aufgestellt werden. Selbstverständlich wird das reisende Publikum über die einschneidenden Fahrplanänderungen wieder rechtzeitig durch amtliche Bekanntmachung unterrichtet werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der deutschen Schnellzüge. Über die Ergebnisse einer Untersuchung der Fahrgeschwindigkeit der deutschen Schnellzüge, die S. v. Jezewski (in „Petermanns Mitteilungen") veröffentlichte, sei folgendes mitgeteilt: Während die bisherigen Untersuchungen im wesentlichen nur einige besonders schnelle Züge und die Geschwindigkeiten auf einzelnen Hauptverkehrslinien in Betracht zogen, berechnet Jezewski die Durchschnittsgeschwindigkeit aller deutschen Schnellzüge, indem er einerseits die Summe der von allen Schnellzügen der einzelnen Eisenbahnverwaltungen innerhalb des Deutschen Reiches zurückgelegten Zugkilometer, andererseits die zu dieser Leistung benötigten Fahrzeiten feststellt, wobei natürlich die Aufenthalte auf den einzelnen Bahnhöfen abgezogen werden. Die Berechnungen sind auf Grund der Sommerfahrpläne des Jahres 1914 vorgenommen, unberücksichtigt blieben die in den sommerlichen Fahrplan eingeschalteten, nur in dieser Jahreszeit und nur an bestimmten Tagen verkehrenden Sonderzüge. Demnach wurden von den deutschen Eisenbahnen im Sommerhalbjahr 1914 334.290·9 Schnellzugkilometer an einem Tage gefahren Da die hiezu erforderliche Gesamtfahrzeit 321.969 Min. betrug, war die mittlere Fahrgeschwindigkeit der deutschen Schnellzüge 62·3 *km* in der Stunde. Selbstverständlich weichen die einzelnen Zuggattungen innerhalb dieses Durchschnittsmaßes wesentlich voneinander ab. Die schnellsten Züge mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 69·7 *km* in der Stunde sind die zweiklassigen D-Züge, die auf sehr große Entfernungen mit möglichst wenig Zwischenstationen verkehren. Ihnen reihen sich die Luxuszüge an mit 65·8 *km* in der Stunde, hierauf kommen die dreiklassigen D-Züge mit 64·2 *km* in der Stunde. Die zuschlagfreien Schnellzüge, sogenannte Eilzüge, mit drei Wagenklassen, haben eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 57·8 *km* in der Stunde. Nach den vorliegenden Untersuchungen der Leistungen innerhalb der verschiedenen deutschen Eisenbahnnetze stehen die Fahrtleistungen der Schnellzüge der Reichseisenbahn in Elsaß-Lothringen an der Spitze. Der Hauptgrund hiefür ist in den geographischen Verhältnissen, in diesem Falle in der Ebenheit der Strecke zu erblicken. Dementsprechend sind zum Beispiel die Durchschnittsgeschwindigkeiten in Bayern und Sachsen wegen der gebirgigen Bodenbeschaffenheit geringer. Auch wirtschaftliche Gründe können ausschlaggebend sein: so werden in Industriegebieten mit vielen wichtigen Haltestellen die Züge naturgemäß besonders oft in ihrer Fahrt aufgehalten. Der überhaupt schnellste Zug in Deutschland ist nicht, wie allgemein behauptet wird, der D-Zug Berlin—Hamburg, der seine 286·8 *km* lange Strecke in 194 Minuten mit einer Stundengeschwindigkeit von 88·7 *km* zurücklegt, sondern der D-Zug Hannover—Minden, der zur Bewältigung seiner 64·4 *km* langen Strecke nur 43 Minuten braucht und daher eine Geschwindigkeit von 89·9 *km* in der Stunde erzielt. Zu den schnellsten Zügen gehören außer dem Hamburger Zug, der an zweiter Stelle steht, der bayerische D-Zug München—Nürnberg sowie die Züge Halle—Berlin.

Digitized by Google

BUCHANZEIGEN.

Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. Herausgegeben von Dr. Freiherrn v. Röll in Verbindung mit zahlreichen Eisenbahnfachmännern. 2., vollständig umgearbeitete Auflage. Berlin und Wien. Verlag von Urban & Schwarzenberg.

Der nunmehr abgeschlossen vorliegende 7. Band enthält Arbeiten unter den Überschriften: „Kronenbreite" bis „Personentarife".

Von den zahlreichen trefflichen Artikeln wären zu nennen: „Kupplungen" von Steinbiß; „Lade- und Entladeeinrichtungen" von Aumund; „Lehrgerüste" von Nowak; „Lohnwesen" von Hoff; „Lokomotiven" von Metzeltin, „Lokomotivkessel" von Wehrenfennig „Lokomotivschuppen" von Cauer; „Mehrgeleisige Strecken" von Giese; „Militärbeförderung" von Wernekke; „New Yorker Schnellbahnen" von Kemman; „Oberbau" von Oder; „Oberbau der Straßenbahnen" von Klose; „Pensionswesen" von Beyerle, „Personentarife" von Renaud.

Das Mitarbeiterverzeichnis zählt diesmal 117 Österreicher, 114 Deutsche, 7 Ungarn und 17 Angehörige anderer Staaten auf. Der „Redaktionsausschuß" bestand aus 3 Österreichern und 9 Deutschen.

Der vorliegende 7. Band steht in jeder Beziehung auf der Höhe seiner Vorgänger; gegen die erste Auflage sind bedeutende Vorzüge wahrzunehmen. Es ist nur zu bedauern, daß sich die Vollendung des großen Werkes so lange hinauszieht. Die ersten Bände veralten inzwischen, freilich ein Umstand, der untrennbar von der gewählten Art des Erscheinens ist.

Die ungarische Donau als ein Teil der Verkehrsstraße für die Großschiffahrt nach dem Orient. Von Ministerialrat Eugen v. Kvassay, Vorstand der Wasserbaudirektion im kgl. ungarischen Ackerbauministerium. Preis geheftet M 1·80. Franckhsche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart.

Im mitteleuropäischen Staatenbund, der sich nach dem Kriege auch mit rein wirtschaftlichen Fragen ernstlich zu befassen haben wird, dürfte namentlich auch der Ausbau der Verkehrswege zu Wasser eingehend zu behandeln sein. Die Schiffbarmachung der großen und kleinen Flüsse, der Bau von Kanälen wird ja in Deutschland und Österreich-Ungarn im weitesten Maße betrieben. Daß aber auch Ungarn in diesen Dingen nicht stillgestanden ist, will die genannte Schrift zeigen. Der Verfasser weist durch Karten, Zahlen und sonstige Belege nach, was Ungarn in den letzten Jahrzehnten auf dem Gebiete der Regelung und Schiffbarmachung der unteren Donau getan hat. Seit dem Jahre 1867 bis Ende 1915 hat Ungarn insgesamt 185 Mill. Kronen für diesen Zweck ausgegeben. Doch werden noch bedeutende Mittel aufgewendet werden müssen, um eine Schiffbarmachung des Stromes in dem Maße, wie dies die kommenden wirtschaftlichen Entwicklungen notwendig machen, zu erreichen. Mittel und Wege hiezu vorzuschlagen, vor allem aber auf die Wichtigkeit der unteren Donau als Schiffahrtsstraße hinzuweisen, das ist der Zweck des Kvassayschen Werkchens, das allen Volkswirtschaftlern, Schiffahrtskreisen, Staatsmännern usw. aufs angelegentlichste empfohlen sei.

Annalen des Deutschen Reiches für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft. Herausgegeben von Dr. K. Th. v. Ehrberg und Dr. A. Dyroff. München, Berlin und Leipzig. J. Schweitzers Verlag.

Aus dem Inhalt der Hefte 8 bis 12 des Jahrganges 1915 sind als besonders anregend hervorzuheben: „Zur Lehre des internationalen Wasserrechtes" von Dr. Lederle; „Bevölkerungsprobleme" von Dr. Pudor; „Die Entwicklung des deutschen Verkehrswesens" von Geh. Rat v. Völker; Nationalökonomie und Politik" von Dr. Moll; „Das Recht des Verwaltungszwanges in Bayern" von Dr. Ziegler; „Die Haftung der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung des Frachtgutes sowie für Überschreitung der Lieferfrist unter Berücksichtigung der Kriegslage" von Dr. Werneburg.

Das dem Heft 12 beigegebene Verzeichnis über den Inhalt sämtlicher bisher erschienenen Jahrgänge der Zeitschrift (1868 bis 1915) gibt ein bezeichnendes Bild ihrer Reichhaltigkeit und Bedeutung.

KLUBNACHRICHTEN.

Neue Begünstigung)*.

Bad Gastein. Der Besitzer des Hotel Bellevue und der Villen Scherfler, Ella, Louise und Giselaheim gewährt unseren Klubmitgliedern und deren Familien gegen Vorweisung der Mitgliedskarte nachstehende Begünstigungen: In den Monaten Mai, Juni, August und September 10%, im Juli 5% der Zimmerpreise; von den Pensionspreisen im Hotel Bellevue 5%.

Das Benefizienkomitee.

*) Wir ersuchen, von dieser sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und etwaige, auf die Begünstigungen bezüglichen Wünsche und Beschwerden dem Klubsekretariate brieflich bekanntzugeben.

In der Monarchie best eingeführtes **Teilzahlunghaus** der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche

liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5, K. k. hand.-ger. prot. Uhrmacher. K. k. beeideter Sachverständiger.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüller" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

Schnelldreh-Revolverstahl No 5%

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. **Minenzünder.**
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 □ **Wien X/1** □ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftsangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chanmont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 749

Reservefonds d. Anst.: K 8,596.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Hein- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Briketwerken in Dzieditz (Österr. Schlesien).

A. Fross-Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

□ Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, □ Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.

Zweigniederlassung: Prag, VII. Bubnaerstraße 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.

Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- u. Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.

◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 18. Wien, den 15. September 1916. XXXIX. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — **für das Deutsche Reich:** Ganzjährig Mk 12, halbjährig Mk. 6; — **im übrigen Auslande:** Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Die Donaukonferenz. — Der Wirtschaftskrieg des Vierverbandes nach dem Weltkrieg. Von Dr. Sigmund Schilder. (Schluß folgt). — Verschiedenes: Stand der Eisenbahnbauten in Österreich mit Ende des 1. Halbjahres 1916. Statistische Aufstellung über den bisherigen „Carmen-Verkehr". Die Deutschen Eisenbahner im Weltkriege. Die Ergebnisse der Eisenbahnen Deutschlands im Rechnungsjahre 1914. — Buchanzeigen: Krieg und Verkehr. Eisenbahn und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

* * *

Die P. T. Klubmitglieder werden höflichst ersucht, die Einzahlung der Bezugspreise für die „Neue Freie Presse" und das „Neue Wiener Tagblatt" bis längstens 29. September l. J. zu bewerkstelligen, damit in der Zustellung keine Unterbrechung eintritt.

Die Donaukonferenz.

Am 4. d. M. fand in Budapest unter zahlreicher Beteiligung österreichischer, ungarischer, reichsdeutscher, bulgarischer und türkischer Persönlichkeiten (Vertreter der Regierungen, der Anliegerstädte, der Politik, des Handels, des Großgewerbes, des Verkehrswesens, der Wissenschaft und Presse), die von dem ersten Bürgermeister von Regensburg Josef Bleyer angeregte und hauptsächlich von den Stadtvertretungen Budapest, Wien und Regensburg ins Werk gesetzte „Donaukonferenz" statt. Ihre äußere Aufmachung erlitt durch die Kriegserklärung Rumäniens und die ihr gefolgten Ereignisse eine Änderung, indem alle festlichen Veranstaltungen entfielen und die Beratungen selbst an einem Tage beendet wurden. Ihre Bedeutung hat dadurch nicht gelitten, vielmehr nur gewonnen; denn die Größe und Tragweite der behandelten Fragen trat gerade durch die Wirkungen der rumänischen Kriegserklärung um so kräftiger zutage.

Für den Ablauf der Beratung war der folgende Rahmen festgestellt worden: Eröffnungsrede des Bürgermeisters von Budapest Dr. Stefan Bárczy. — Begrüßung der Konferenz durch den kgl. ungarischen Handelsminister Baron Johann Harkányi. — Technisch-nautische Fragen der Donau: *a*) Bericht über den deutschen Teil der Donau; Berichterstatter: kgl. bayrischer Baurat Artur Wiedenmann, Vorstand des kgl. bayrischen Straßen- und Flußbauamtes in Deggendorf; *b*) Bericht über den österreichicshen Teil der Donau; Berichterstatter: k. k. Ministerialrat Ingenieur Rudolf Reich, Baudirektor der niederösterreichischen Donauregulierung; *c*) Bericht über den ostungarischen Teil der Donau; Berichterstatter: hauptstädtischer Magistratsrat Ingenieur Eduard Fock; *d*) allgemeiner Bericht über die technisch-nautischen Fragen der Donau; Berichterstatter: Magistratsrat Eduard Fock. — Wechselrede über die technisch-nautischen Fragen. Zwischenstaatlicher Teil. Bericht des Herrn Josef Bleyer, erster Bürgermeister der Stadt Regensburg. — Wechselrede. — Privatrechtlicher Teil (Binnenschiffahrt). Bericht des Herrn Dr. Richard Loebl, Präsident des Aussiger Elbevereines. — Wechselrede. — Schlußwort.

Aus diesem Beratungsstoffe ist der Zweck der Beratung deutlich zu ersehen: Klarheit zu gewinnen über alle technischen, rechtlichen und politischen Voraussetzungen für das Ziel: die Donau zu einem Wasserwege auszugestalten, der den Mittelmächten und ihren Verbündeten eine für die Großschiffahrt (1000 t-Kähne) geeignete und gesicherte Straße zu bieten und die Mittellinie eines ganz Mitteleuropa wirtschaftlich umfassenden und befruchtenden Wasserstraßennetzes (Kanäle) zu bilden habe. Wenn „Mitteleuropa" im Sinne Naumanns geschaffen werden und Bestand haben soll, wenn sein Handel und Gewerbe, sein Geld und seine Arbeitskraft ihre Beziehungen zum Balkan und darüber hinaus (Bagdadbahn) in der für seinen Bestand nötigen Ausdehnung knüpfen und erweitern sollen und wenn seine Kriegführung gesichert werden soll, dann ist die 1000 t-Donau eine unerläßliche Voraussetzung. Unter diesem Gesichtspunkte, insbesondere im Hinblicke auf die Kriegführung und den für sie nötigen Nachschub und die nach dem Kriege einsetzende, großzügige Vorratswirtschaft erscheinen auch die verschiedenen Kanalbaupläne, nament-

Digitized by Google

lich jene auf österreichischem Boden in einem ganz anderen Lichte, daß so manches Bedenken gegen sie im ganzen und gegen einzelne Kanallinien heute fallen gelassen werden muß.

Die Ausgestaltung der Donau zum Großschiffahrtswege und der Ausbau der mitteleuropäischen Kanäle wird daher nicht im Sinne der Ermöglichung des Wettbewerbes mit der Seeschiffahrt (England, Holland, Hamburg — Levante usw.) aufgefaßt und durchgeführt werden dürfen, sondern zur Ermöglichung der Selbstbehauptung Mitteleuropas und seiner Verbündeten, da ja ohnehin nach den Plänen unserer heutigen Feinde unserem Seehandel nach dem Kriege alle nur erdenklichen Schwierigkeiten bereitet werden sollen. Der Saxsche Gedanke: „Nicht galizische — nicht innerösterreichische — europäische Kanäle" sowie der Kostentragung durch alle beteiligten Staaten, tritt hiemit in seiner vollen Bedeutsamkeit in die Erscheinung.

Mit dieser Auffassung stimmt überein, was Bürgermeister Dr. Bárczy in seiner Eröffnungsansprache über den Arbeitsstoff der Beratung ausführte: „Jeder einzelne und alle zusammen wollen von der Donau den größten Nutzen ziehen. Diesem Ziele hat die Freiheit des Donauverkehres zu dienen, die wir durch internationale Verfügungen und Einrichtungen sichern müssen. Diese wiederum müssen bis zu einem gewissen Grade und in gewissen Punkten die Verknüpfung der handels- und wasserrechtlichen Systeme nach sich ziehen. Die Verkehrsverhältnisse, die Nutzbarkeit und das Erreichen des an den Wasserverkehr sich anschließenden Landverkehres, die dem Verkehr dienenden ständigen Einrichtungen, wie Magazine und Lagerungsstätten, müssen festgelegt werden.

Dies muß durch Ausbau der Donau, ihres Bettes, ihrer Ufer, ihrer Mündung, durch Beseitigung der Verkehrshindernisse erreicht werden. Diesem Ziele muß gedient werden durch Kanalbauten, die die anderen natürlichen Wasserstraßen künstlich der Donau anschließen. In all diese Arbeiten, in die Kosten und in die später eintretenden rechtlichen und wirtschaftlichen Folgen müssen sich die beteiligten Länder teilen. Sowohl für unsere engere Internationalität der Donau wie für ihre weitere werden wir Einrichtungen benötigen."

Da die Fülle des der Beratung in den gedruckten Berichten der Berichterstatter vorgelegten Stoffes über die technischen Fragen eine ausführliche Wiedergabe an dieser Stelle unmöglich macht, so müssen wir uns auf die Ausführungen des Magistratsrates Ing. Eduard Fock (Budapest) in seinem allgemein technischen Berichte beschränken.

„Es kann festgestellt werden, daß wenngleich in den letzten Jahrzehnten an der Donau zur Verbesserung des Strombettes nahezu 400 Mill. Kronen betragende Arbeiten zur Ausführung gelangten: es behufs Sicherung der 2 *m* tauchenden Schiffahrt auf dem ganzen Strom, hauptsächlich jedoch am obersten Laufe desselben noch sehr wesentlicher Arbeiten bedarf.

1. Hinsichtlich der Fahrwasserverhältnisse kann aus den Anführungen konstatiert werden:

a) Die Tiefe von 7 bis 7·2 *m* ist von der Donaumündung bis Braila überall vorhanden, und es besteht demnach hier für die Schiffahrt kein Hindernis. Behufs der ständigen Sicherung der Donaumündung, und um die daselbst stets zunehmenden Auflandungen zu verringern, bezw. denselben vorzubeugen, ist es unbedingt notwendig, daß beim Beginn des Deltas an den Stromspaltungen das Bett mittels ständiger Werke auf- und abwärts gesichert werde. Solche Maßnahmen würden zugleich verhüten, daß durch den Angriff der Ufer und durch das schlängelnde Wandeln des Stromes das Abflußverhältnis der einzelnen Arme zum Nachteile des einen oder des anderen Armes stetigen Veränderungen unterworfen sei. Deshalb ist es auch aus hydrotechnischen Gründen wünschenswert, daß das Donaudelta, bezw. die drei Arme, unter einheitlicher Verwaltung ein unteilbares Ganzes bilden.

b) Auf der Strecke vom Eisernen Tor bis Braila bestehen für die 2 *m* tief tauchende Schiffahrt keine technischen Schwierigkeiten, falls Rumänien das Baggern der Furten, die Räumung des Strombettes, das Ausstecken und Beleuchten des Fahrwassers verpflichtend übernimmt und all dies, wie bisher, auch weiterhin versieht.

c) Zwischen Omoldova und dem Eisernen Tor ist das Entfernen der im Strombette befindlichen Felsbänke und Riffe unbedingt notwendig (Kostenvoranschlag 16 Mill. Kronen), da im gegenwärtigen Zustande etwa 1·4 *m* Tiefe für die Schiffahrt in Verlust gerät. Auf Grund der Erfahrungen der seit Vollendung der Regulierung vergangenen zwei Jahrzehnte kann ferner festgestellt werden, daß, falls die geplanten Arbeiten auf den Wasserstand von Null des Orsovaer Pegels durchgeführt werden, in der Folge weder im Eisernen Tore, noch in den übrigen Stromschnellen weitere Hindernisse auftreten können. Übrigens ist, wie dies im Kapitel III nachgewiesen wurde, die Tiefe im Eisernen Tor selbst am größten, nachdem sie hier auf —3 *m* hergestellt wurde. Die auf —2 *m* ausgesprengte Tiefe der oberhalb des Eisernen Tores gelegenen Kanäle kann aus dem Grunde nicht zur Geltung gelangen, weil man in den zwischen den einzelnen Kanälen gelegenen Strecken, in welchen überhaupt keine Arbeiten ausgeführt wurden, auf Felsbänke und Risse stieß, die unter Wasser von —2 bis —0·6 *m* emporragen und unbedingt zu entfernen sind, so man den Nutzen der hergestellten Bauten auch wirklich genießen will.

d) Auf der ungarischen Donau kann in der Strecke Dévény—Omoldova die 2 *m* tauchende Schiffahrt bereits jetzt als gesichert angesehen werden, nachdem die entsprechenden Arbeiten schon nahezu seit zwei Jahrzehnten in Ausführung begriffen sind und die noch nötigen Kosten (50 Mill. Kronen) von der Gesetzgebung bewilligt wurden. Wenn sich an einzelnen Stellen — nicht selten eben zufolge der Bauten — Furten bilden sollten, so können diese mittels des vorhandenen Baggerparkes und anderer bei der Ausführung der Arbeiten in Verwendung stehender Einrichtungen leicht und sicher entfernt werden. Auf der zwischen Belgrad und Omoldova gelegenen ungarisch-serbischen Grenzstrecke wäre der Ausbau der Regelungswerke, die

Digitized by Google

Räumung des Bettes, das Ausstecken des Fahrwassers, schon mit Rücksicht auf die Einheitlichkeit des Stromes, dem benachbarten ungarischen Staat zu überweisen. Dasselbe wäre nötig entlang der serbischen Grenze an der Save, dem mächtigsten Nebenflusse der Donau, welche in ihrem von Westen nach Osten gerichteten Laufe auf die Länge von nahezu 600 *km* eine Wasserstraße von hervorragender Bedeutung bildet.

e) Auf den Teilstrecken Dévény—Wien und Wien—Struden der österreichischen Donau verbesserten sich die Schiffahrtsverhältnisse in den letzteren Jahren wesentlich, so daß dieser Stromabschnitt derzeit den Anforderungen der Großschiffahrt vollständig entspricht. Hingegen schwankt zur Zeit des kleinsten Schiffahrtwassers in der Kataraktenstrecke die Wassertiefe zwischen 1·25 und 1·36 *m* was für den Betrieb einer entsprechenden Schiffahrt nicht genügt. Für die Entfernung dieser Hindernisse sind bis jetzt weder die Grundsätze festgestellt, noch die Planungen verfaßt.

f) Ähnlich sind die Zustände auf der bayrischen Donau, auf welcher bei dem kleinsten Schiffahrtwasser die Schiffe bis Regensburg nur mit der Tauchung von 1·4 *m* verkehren können. Die Regelung dieser Strecke bis nach Kelheim hinauf für eine 2 metrige Tauchtiefe erfordert etwa 150 Mill. Mark. Die Herstellung eines Schiffsweges für die Tauchung von 2 *m* auf dem Abschnitte Kelheim—Ulm mittels Seitenkanals ist laut dem Spezialberichte des Herrn Baurates W i e d e n m a n n auf 83 Mill. Mark veranschlagt.

2. Wie aus dem Vorgehenden, namentlich bei der Besprechung der Fahrwasserverhältnisse, Brückenhöhen, Schiffahrthindernisse usw. ersichtlich, herrscht bezüglich der wichtigeren Wasserstandsbezeichnungen eine ziemlich große Begriffsverschiedenheit dermaßen, daß es angesichts des angestrebten Zieles wohl keiner weiteren Begründnug bedarf, als eine der wichtigsten Vorarbeiten die einheitliche Festsetzung der die Schiffahrt berührenden verschiedenen Wasserstandsbegriffe zu bezeichnen.

Nach alldem kann demnach festgestellt werden, daß der Großschiffahrt auf der Donau von Sulina bis zum Beginne der österreichischen Kataraktenstrecke schon derzeit kein Hindernis erwächst, daß aber von hier aus bis Ulm der auf 2 *m* tauchenden Schiffahrt noch ganz gewaltige technische und finanzielle Schwierigkeiten im Wege stehen. Will man es jedoch erreichen, daß die Donau mit dem Rhein und den übrigen deutschen Strömen durch eine konkurrenzfähige Wasserstraße verbunden werde, so muß angestrebt werden, daß die Sicherung der 2 *m* tauchenden Schiffahrt vom Beginne der oberhalb Wien gelegenen Kataraktenstrecke der Donau bis Ulm dem Ausbaue der in Rede stehenden, die Wasserscheide übersetzenden Kanäle vorangehe, oder wenigstens gleichzeitig mit diesem Ausbau verwirklicht werde."

Nach einer kurzen Wechselrede über den Bericht wurde folgender Beschlußantrag angenommen:

„1. Die Konferenz ist in der Lage, mit Genugtuung feststellen zu können, daß zur Sicherung der Schiffahrt des Stromes von Regensburg bis zum Eisernen Tore besonders in den letzten Jahrzehnten zahlreiche und bedeutsame Arbeiten vollzogen wurden, die aber immerhin in Anbetracht dessen, daß hiedurch der notwendige schiffbare Tiefgang von mindestens 2 *m* noch nicht überall vollends erreicht wurde, seitens der beteiligten Regierungen binnen kurzem zu ergänzen wären. Hiebei wird dem Wunsche Ausdruck verliehen, es mögen auch auf der Strecke Regensburg—Ulm die notwendigen Maßnahmen zur genügenden Sicherung der Schiffbarkeit getroffen werden. 2. Die Konferenz hält es für notwendig, daß bei der zukünftigen Ausgestaltung der Donauwasserstraße im Einvernehmen der Uferstaaten einheitliche Wassertiefen für möglichst lange Stromstrecken unter Bedachtnahme auf die gegenwärtig vorhandenen Strom- und Verkehrsverhältnisse festgesetzt werden. 3. Wasserbauten und Wasserkraftanlagen dürfen die Schiffbarkeit des Stromes nicht gefährden. 4. Die Konferenz stellt fest, es sei notwendig, das Donaudelta bezw. die drei Arme desselben aus hydrotechnischen Gründen als einheitliches Ganzes zu regulieren, um auf diese Weise eine gleichmäßige Schiffbarkeit und Mündung zu erzielen. 5. Die Herstellungs- und Erhaltungsarbeiten, durch die die Schiffbarkeit des Stromes bis zu der im Punkt 1 bezw. Punkt 2 vorgesehenen Tiefe von 2 *m* gesichert wird, sind Aufgabe des betreffenden Staates. Die Kosten dieser Arbeiten berechtigen — schon im Sinne der bereits geltenden internationalen Grundsätze — keinen der angrenzenden Uferstaaten zur Erhebung etwaiger Abgaben, die die Schiffe oder deren Ladung belasten."

Über die Fragen der öffentlichen Donauechtes sprach als Berichterstatter der Bürgermeister von Regensburg Dr. Bleyer. Nach der Darstellung des geltenden Rechtes führte er aus, daß der technische und polizeiliche Inhalt der Schiffahrtsordnungen überprüft, umgestaltet und vereinheitlicht werden muß. Nicht minder ist es aber, daß das wirtschaftliche Programm der Regierungen in eine rechtliche Form gebracht werde, die ein einheitliches, gleichmäßig rasches, den gemeinsamen Interessen und Verkehrsbedürfnissen angepaßtes Vorgehen auf der ganzen in Betracht kommenden Stromstrecke sichert. Der Verkehr fordert für die Donauregulierung ein bestimmtes, von den beteiligten Regierungen festgelegtes Bauprogramm und rechtliche Garantien dafür, daß es auch wirklich durchgeführt werde und daß die Arbeiten auf der ganzen Strecke gleichmäßig fortschreiten. Die Hauptsache ist der zwischenstaatlich geordnete Vollzug durch ein aus Vertretern der beteiligten Staaten bestehendes gemeinschaftliches Organ, wie es die Donauakte von 1857 vorgesehen, aber nicht ins Leben gerufen hat. Die Lehren des Krieges führen zur Erkenntnis, daß Reformen auf dem Gebiete der öffentlichen Regelung der Schiffahrtsverhältnisse ein dringendes Bedürfnis sind.

Der Weltkrieg — sagte der Berichterstatter weiter — hat eindringlich gelehrt, daß in Zeiten staatlicher Not nur die freie Donau den eng verbündeten Zentralmächten die politische und wirtschaftliche Bewegungsfreiheit sichern kann. Die Donau ist der einzige Verkehrsweg, der den Zentralmächten gegenüber jeder feindlichen Koa-

Digitized by Google

lition das freie Atmen, den Weg in die Außenwelt gewährleistet. Die schwerwiegenden militärischen und staatspolitischen Interessen an dem einzigen den Westen mit dem Osten verbindenden Wasserwege lassen die Fürsorge für die alsbaldige Ausgestaltung der Donau zur leistungsfähigen Weltwirtschaftsstraße als eine wichtige Lebensfrage, ja als ein Gebot der Selbsterhaltung der verbündeten Reiche erscheinen. Aber auch die wirtschaftlichen Bedürfnisse der Zentralmächte, die zur Aufrechterhaltung und Neubelebung ihrer Volkswirtschaft künftig mehr denn je auf den befruchtenden Austausch ihrer Güter untereinander und deshalb auf eine Annäherung auch auf wirtschaftlichem Boden angewiesen sind, fordern eine zeitgemäße, den veränderten Verhältnissen entsprechende Großschiffahrtsstraße auf der Donau mit entsprechenden Anschlüssen aller zum natürlichen Verkehrskreise der Donau gehörenden Wirtschaftsgebiete. Diese Einsicht ist heute wohl auf allen Seiten vorhanden, sie ist auch in Kreise gedrungen, die sich bisher der Donaufrage und ihrer Bedeutung gegenüber verschlossen gezeigt haben. Zugleich hat man aber auch erkannt, daß die heutigen Verhältnisse des Donauverkehrs nicht durchwegs genügen und daß die Donaufrage bisher — nicht zuletzt in einseitiger Förderung anderer Interessen — da und dort an maßgebenden Stellen nicht die gebührende Beachtung gefunden hat. Das letztere ist auch der Schlüssel dafür, daß man vor dem Kriege an eine Nachprüfung des Donaurechtes nicht herangetreten ist. Die durch den Krieg geschaffene Lage drängt aber zu einer durchgreifenden staatsrechtlichen Revision der bisherigen Rechtsgrundlagen. Bei den Verhandlungen der Zentralmächte über ihr künftiges gegenseitiges wirtschaftliches Verhältnis bietet sich die beste Gelegenheit, diese Revision in die Hand zu nehmen. Der Wiener Vertrag von 1815, das Pariser Traktat mit seinen Ergänzungen sind durch den Weltkrieg zerrissen. Die Zentralmächte können und müssen die Schiffahrt auf der Donau ausschließlich so ordnen, wie es ihren Interessen entspricht, aus eigenem Rechte, nicht auf Grund des Mandates von Mächten, die jedenfalls wegen des deutschen, des österreichischen und des ungarischen Teiles der Donau jetzt und künftig nicht mehr mitzureden haben. An dem Verhalten der Staaten, mit denen sich die Zentralmächte im Kriegszustand befinden, ist vor Jahrzehnten die befriedigende Regelung der Schiffahrtsverhältnisse auf der Donau gescheitert. Der Vorgang darf sich nicht wiederholen, wenn nicht schwerwiegende Interessen der Zentralmächte aufs Spiel gesetzt werden sollen.

(Schluß folgt.)

Der Wirtschaftskrieg des Vierverbandes nach dem Weltkrieg*.

Von Dr. **Sigmund Schilder.**

(Fortsetzung zu Heft 17.)

Vor dem Weltkrieg waren trotz aller Hochschutzzöllnerei die handelpolitisch-geschäftlichen Erwägungen in Deutschland und Österreich-Ungarn auf den Weltmarkt eingestellt. Dabei wurde aber eine Stufe weltpolitischer Entwicklung übersprungen, zu welcher sich Großbritannien, Rußland, Frankreich und die Vereinigten Staaten bereits emporgeschwungen hatten, während Japan im Begriffe war, durch Versuche wirtschaftlicher Angliederung von Teilen Chinas auf diese Stufe zu gelangen. Es ist dies die Entwicklungsform der Weltreiche, der Riesenzollgebiete mit mindestens 6 bis 10% der Erdbevölkerung und 5 bis 10% des Festlandes der Erde (die fünf Erdteile ohne die wirtschaftlich belanglosen Polargebiete). Deutschland und Österreich-Ungarn bemühten sich, auch ohne eine derartige gewaltige Grundlage an Landbesitz und Menschenmassen ihre industrielle, kommerzielle und finanzielle Betätigung sowie ihre dem Mutterlande nutzbringende Auswanderung über den ganzen Weltmarkt auszudehnen.

Deutschland, weit weniger Österreich-Ungarn, hatten damit tatsächlich Erfolg. Dies erregte den Unwillen der bereits bestehenden Weltreiche und Riesenzollgebiete, denen das kühne Vorwegnehmen der Ergebnisse einer von ihnen selbst mühsam erklommenen Entwicklungsstufe lästig war. Die bereits bestehenden Weltreiche Großbritannien, Frankreich und Rußland antworteten auf die friedliche Ausbreitung und rein wirtschaftliche Kolonisierung Deutschlands mit einem Versuch gewaltsamer Niederschlagung des Störenfriedes; dieser Versuch wurde vom vierten Weltreich, den Vereinigten Staaten, sichtlich begünstigt, vom angehenden Weltreich Japan von Anfang an offen unterstützt. Nun bleibt uns, das heißt Deutschland und Österreich-Ungarn samt unseren Verbündeten, nichts anderes übrig, als durch einen festen wirtschaftlich-politisch-militärischen Zusammenschluß gleichfalls ein Riesenreich, ein großes Zollgebiet zu bilden, das den älteren Riesenreichen mehr oder weniger ebenbürtig ist.

Bis zum Weltkrieg war der deutsche Wahlspruch: „Mein Feld ist die Welt"; nunmehr muß dieser Wahlspruch in zweite Linie treten, und Deutschland hat mit Hilfe Österreich-Ungarns ganz besonders jenes Riesenfeld zu bebauen, das sich zwischen der Nordsee und dem persischen Meerbusen ausdehnt. Man kann aber an der Hoffnung festhalten, daß dies nur eine Übergangszeit ausfüllen werde, nach deren Ablauf der alte Drang nach planmäßiger Organisation des gesamten Weltmarktes, nach einer Weltwirtschaft höherer Ordnung wieder aufleben wird. Diesem Drang hatte sich Deutschland verfrüht hingegeben, ehe es noch über eine völlig gesicherte politisch-militärische Unterlage für seine Versuche verfügte, auf dem Weltmarkte unter den Größten der Großen eine Stellung ersten Ranges einzunehmen. Sobald Deutschland samt Österreich-Ungarn diese feste Grundlage gewonnen haben wird, dürfte das alte Streben nach planmäßiger Organisierung des Weltmarktes zum gemeinsamen Nutzen aller Beteiligten, nicht mehr bloß zum Vorteil weniger privilegierter historischer Nutznießer, von neuem beginnen, ohne daß die Mittelmächte eine abermalige gewaltsame Unterbrechung ihrer wirtschaftsfriedlichen Bestrebungen durch gehässige Nebenbuhler zu befürchten haben werden.

Es wäre noch kurz zu besprechen, wie die gegen den geplanten Wirtschaftskrieg der Ententeländer vorgeschlagenen Maßregeln auf das Vorgehen der einzelnen feindlichen und neutralen Staaten wirken dürften. Serbien und Montenegro bestehen nicht mehr. Albanien scheint nach den Äußerungen berufener Vertreter des albanischen Volkstums durchaus geneigt zu sein, sich dem politisch-militärischen und Wirtschaftsbund der Zentralmächte anzuschließen

*) Erweiterte Wiedergabe des unter gleichem Titel am 7. Dezember 1915 im „Klub österreichischer Eisenbahnbeamten" gehaltenen Vortrages.

Digitized by Google

Über Belgien steht die Entscheidung zumindest formell noch aus. Sie kann nur auf politisch-militärischem Gebiete erfolgen. Eine einfache Preisgabe Belgiens an die Entente dürfte wohl ausgeschlossen sein, da eine derartig schwere Niederlage der Mittelmächte gegenüber den Ententeländern mit dem bisherigen Gang des Weltkrieges in schneidendem Widerspruch stünde. Andererseits dürfte eine einfache Einverleibung Belgiens in das deutsche Reichsgebiet ebensowenig zu erwarten sein. Die bittere Feindseligkeit der durchaus französisch empfindenden Wallonen, die etwa 40 bis 45% der Bevölkerung Belgiens ausmachen, gegen das deutsche Reich und Volkstum machen dies wenig ratsam, mag auch die moralische Gewinnung der 55 bis 60% ausmachenden Flämen leichter erscheinen. Für Deutschland kommt Belgien hauptsächlich insofern in Betracht, als es einen wertvollen Wachposten gegenüber dem unversöhnlichen britischen Gegner darstellt und der Hafen von Antwerpen schon unmittelbar vor Ausbruch des Weltkrieges durch „friedliche Durchdringung" halb und halb ein deutscher Hafen geworden war. Unbedingt notwendig scheint die Einbeziehung Belgiens in den Wirtschaftsbund der Mittelmächte zu sein, da anderenfalls dieses Land zu den entschlossensten Teilnehmern des Wirtschaftskrieges der Entente gegen die Mittelmächte gehören und zumindest den Engländern hiefür unbedingt zur Verfügung stehen würde*). Aber dieser Wirtschaftsbund, nebst einigen deutschen Besatzungen zur Sicherung Belgiens und damit auch Deutschlands gegen einen neuerlichen Überfall der Westmächte, wäre reichlich genug. Seine sonstigen Angelegenheiten mag Belgien nach Belieben erledigen. Dieses Land stellt nicht nur, gemäß der bisherigen alten Kultur und Wohlhabenheit seiner Bewohner, eine wirtschaftlich wertvollere Errungenschaft als Kongreßpolen dar, sondern hat auch unter den Verheerungen des Weltkrieges zumeist weit weniger gelitten als zum Beispiel Galizien und Kongreßpolen.

Italien wäre mit Hinblick auf einen etwaigen Wirtschaftsbund der Ententeländer gegen die Mittelmächte nicht sehr zu fürchten; übrigens scheinen die Italiener, nach ihren während des Weltkrieges mit der britischen Wirtschaftspolitik gemachten, wenig befriedigenden Erfahrungen keineswegs eifrig bestrebt zu sein, in diesen Wirtschaftsbund einzutreten. Bis zum Weltkrieg hat Italien seine Stellung innerhalb des alten deutsch-österreichisch-italienischen Dreibundes wie in politischer so auch in wirtschaftlicher Beziehung auf das Äußerste zum eigenen Vorteil ausgenutzt. Diesem Bündnis sind eine Reihe von Handelsverträgen Italiens mit Deutschland und namentlich mit Österreich-Ungarn zu verdanken, die ohne die durch das Bündnis erzwungene Rücksicht gewiß nicht in einer für Italien so günstigen Art zustande gekommen wären. In dieser Beziehung sei nur erinnert an die Kämpfe um die Weinzollklausel in den Handelsverträgen Italiens mit Österreich-Ungarn, die allerdings im Jahre 1904 gegen anderweitige bedeutende Opfer Österreich-Ungarns ihr Ende fand. Auch die Interessen der österreichischen Südfrucht- und Olivenölerzeugung in den Küstenländern Österreich-Ungarns und in Südtirol, die Interessen unserer Adriafischerei und manches andere wurden, mehr aus politischen Rücksichten als um der von Italien gebotenen Gegenzugeständnisse willen oder wegen der Bedeutung des italienischen Marktes an und für sich, in den österreichisch-ungarisch-italienischen Handelsverträgen hintangesetzt.

*) Neuere Äußerungen von Belgiern, die sich etwas mehr Besonnenheit bewahrt haben als die Mehrzahl ihrer nach den Ententeländern geflüchteten Landsleute, gehen aber dahin, Belgien könne gegen sein ausgedehntes deutsches Hinterland nicht in dauernder wirtschaftlicher Gegnerschaft verharren.

Italienische Holzfirmen erlaubten sich in den Wäldern der österreichischen Alpenländer mancherlei Übergriffe, die nur deshalb geduldet wurden, weil sich diese Firmen, wenn sie sich durch Anordnungen der österreichischen Forstpolizei im geringsten belästigt fühlten, mit Klagen an die italienische Botschaft in Wien wandten; hierauf wurde zumeist vom Ballplatz aus abgewinkt, und die italienische Waldverwüstung nahm in den Alpenländern ihren Fortgang wie etwa in einer zentralafrikanischen Kolonie. Auch pflegten italienische Bauunternehmer nicht nur durch niedrige Angebote den österreichischen Unternehmungen gleicher Art den Markt zu verderben, sondern brachten stets viele ihrer Landsleute als Arbeiter mit sich, während die österreichischen Arbeiter nach Deutschland oder Übersee gehen konnten, um ihren Lebenunterhalt zu erwerben. Auch diese Mißstände wurden aus ähnlichen Gründen wie die früher erwähnte Waldverwüstung geduldet.

Wenn nunmehr die handelspolitischen Beziehungen Österreich-Ungarns und Deutschlands zu Italien nur auf rein wirtschaftlicher Grundlage geregelt werden sollten, wird dies sicherlich kein besonderer Schaden für die Mittelmächte sein. Wie sehr Italien von den Märkten der Mittelmächte abhängig ist, zeigt sich sogar im gegenwärtigen Weltkriege. Denn Italien machte einerseits die größten Anstrengungen, zur Aufrechthaltung seiner Zahlungsbilanz seine Südfrüchte, Seidenwaren usw. wenigstens über die Schweiz den Mittelmächten zuzuführen; andererseits entbehrte es schmerzlich die Kohlen, Eisenwaren, Chemikalien usw. Deutschlands, die Holzwaren Österreich-Ungarns.

Frankreich steht zu Italien im Verhältnis eines scharfen wirtschaftlichen Wettbewerbes. In dieser Beziehung sei nur an die italienisch-französische Seidenindustrie, den italienischen und französischen Weinbau sowie die Südfruchtkulturen Südfrankreichs, Korsikas sowie namentlich Algeriens und Tunesiens erinnert. Dabei wird Italien einen großen Teil seiner bisherigen Einfuhr aus Österreich-Ungarn und Deutschland, so namentlich Holz, Kohle, Eisen usw., nach wie vor dorther beziehen müssen, da es sich um unentbehrliche Rohstoffe und einfache Fabrikate handelt. Es ist daher unwahrscheinlich, daß sich Italien überhaupt einem feindseligen Wirtschaftsbund der Ententeländer gegen die Mittelmächte anschließt; noch viel unwahrscheinlicher ist es aber, daß es in einem derartigen Bund ohne schwerste Schädigung auch nur einige Zeit lang aushalten könnte, zumal da die freie Fahrt durch die Dardanellen und den Suezkanal (falls dieser Kanal unter mittelmächtlich-türkische Herrschaft käme) für Italiens Handel und Schiffahrt geradezu eine Lebensbedingung darstellt.

Frankreich wird nach dem Weltkrieg noch weniger ein wirtschaftlich gefährlicher Gegner sein, als vor dem August 1914. Durch den Krieg wurde Frankreich zahlreicher wertvoller Kräfte, darunter wirtschaftlich tüchtiger, leitender Persönlichkeiten beraubt, die es bei der Langsamkeit seiner Volksvermehrung nur schwer wird ersetzen können. Überdies wird eine der Hauptgrundlagen der wirtschaftlichen Kraftbetätigung Frankreichs nach außen hin, nämlich sein Kapitalsreichtum, durch die ungeheuren Kosten des Krieges, auch ohne eine nachfolgende Kriegsentschädigung an die Mittelmächte, auf das schwerste erschüttert sein. Dies wird um so mehr zutreffen, als Frankreich, abgesehen von den ihm selbst erwachsenen Kriegskosten, wahrscheinlich auch noch durch einen russischen Staatsbankerott in Mitleidenschaft gezogen werden dürfte und gerade unmittelbar vor dem Ausbruche des Weltkrieges der Gefahr gegenüberstand, an riesigen Kapitalsanlagen in russischen Privatunternehmungen sowie an öffentlichen und privaten Wertpapieren aus dem romanischen Amerika viel Geld zu verlieren. Demnach wird dem ohnehin

Digitized by Google

nicht sehr starken französischen Unternehmungsgeist neues Kapital nur zu verhältnismäßig hohen Zinssätzen zur Verfügung stehen. Es mag nicht ausgeschlossen sein, daß Frankreich im Friedensvertrag auch noch kleine, aber wichtige Industriegebiete verlieren wird, so namentlich das Eisenerzgebiet von Briey und den Eisenhüttendistrikt von Longwy.

Schon vor dem Weltkrieg wurde für Deutschland die Meistbegünstigung des Frankfurter Friedensvertrages durch Verwaltungsschikanen und halb privaten Boykott einigermaßen beeinträchtigt. Der nach Beendigung des Weltkrieges wahrscheinlich fortdauernde, starke Haß der Franzosen gegen die „Boches" dürfte kaum imstande sein, diesen Sachverhalt viel zu verschlimmern. Jedenfalls wird Frankreich sehr geneigt sein, den Wirtschaftskrieg gegen die Mittelmächte auch nach Friedensschluß fortzusetzen, mag ihm dieser die Meistbegünstigung auferlegen oder nicht. Ob aber Frankreich hiezu die Kraft haben wird, falls eine feste handelspolitische Einigung der Mittelmächte gegen amtliche Schikanen und planmäßige Zollbenachteiligungen von seiten Frankreichs nachdrücklich vorgehen sollte, mag bezweifelt werden. Gerade für Frankreichs Handel und Schiffahrt ist übrigens die freie Durchfahrt durch den Suezkanal, etwas weniger jene durch die Dardanellen von großer Wichtigkeit.

Rußland war vor dem Weltkrieg stark auf Deutschland angewiesen, indem es ungefähr 40% seiner Ausfuhr nach dem deutschen Reich sandte. Dagegen war Deutschland am russischen Markte nur mit 8% seiner Ausfuhr beteiligt; freilich waren dies vorwiegend Fabrikate, die zumeist nicht so leicht abzusetzen sind als die aus Rußland bezogenen Rohstoffe und Nahrungsmittel. Nach dem Weltkrieg dürften sich diese Verhältnisse zugunsten Deutschlands noch verbessern. Denn Rußland wird zumindest die wichtigen polnischen Industriegebiete (Weichselprovinzen) verloren haben. Auch in anderen Teilen des westlichen Rußlands hat die „Mobilisierung" der dortigen Industrie weit mehr zerstört, als für Kriegs- oder Friedenszwecke gerettet. Das Interesse Rußlands, seine Ausfuhr zum großen Nachbar an seiner Westgrenze unversehrt aufrechtzuerhalten, wird wohl noch bedeutend größer sein als vor dem Weltkriege, wenn mit Deutschland auch Kongreßpolen, Österreich-Ungarn, Bulgarien und die Türkei, ferner Belgien (von anderen möglicherweise hieher gehörigen Ländern zu schweigen) zu einheitlicher Handelspolitik mit gemeinsam nach außen gerichteter Schlagkraft verbunden sein werden. Für das gegenüber Rußland wenig handelspolitische Handhaben besitzende Österreich-Ungarn wäre ein solcher Wirtschaftsbund sogar noch nützlicher als für Deutschland.

Es ist hiefür bezeichnend, daß gerade eine Anzahl wirtschaftspolitisch geschulter russischer Persönlichkeiten von einem Wirtschaftskrieg, etwa in der Form eines ununterbrochenen Zollkrieges mit einem handelspolitisch ungünstig behandelten Deutschland, behaupten, er sei unmöglich oder wenigstens für Rußland sehr unvorteilhaft. Hiezu kommen noch die eigentümlichen Kreditverhältnisse des russischen Marktes, denen sich die Ausfuhrhändler der Ententeländer und der Vereinigten Staaten kaum so geschickt anpassen dürften, als es bis zum Weltkrieg jene Deutschlands und Österreich-Ungarns getan haben. Auch ist es durchaus nicht leicht, sich eine genaue Kenntnis des russischen Marktes zu erwerben, wie sie die Händler, Ausfuhrindustriellen und Geschäftsreisenden der Mittelmächte vielfach hatten. Gerade während des Weltkrieges haben sogar österreichisch-ungarische und deutsche Gefangene öfters Gelegenheit gehabt und auch benutzt, eine höchst wertvolle genaue Kenntnis des russischen und insbesondere sibirischen Marktes zu erwerben. Überdies wären Rußlands Handel und Schiffahrt durch irgend welche Einschränkungen der Dardanellendurchfahrt auf das schwerste betroffen, und auch die freie Durchfahrt durch den Suezkanal (falls diese Seestraße von den Mittelmächten und der Türkei beherrscht würde) hat für Rußland große Wichtigkeit.

Japan denkt gar nicht an grundsätzliche Feindseligkeit gegen die Mittelmächte nach Beendigung des Weltkrieges, sondern will nur seine eigenen wirtschaftlichen und politischen Geschäfte in Ostasien und im Stillen Ozean, ungestört und unbehindert von allen europäischen Interessengegensätzen, nach Kräften betreiben. Zu Großbritannien ist Japan sogar gerade während des Weltkrieges in einen gewissen Interessengegensatz geraten, der mit den japanischen Bemühungen um die völlige Obergewalt über China zusammenhängt. Eher etwas günstiger ist das Verhältnis Japans zu Rußland geworden. Es wird für die Mittelmächte nicht besonders schwierig sein, nach dem Weltkrieg wieder in angenehme geschäftliche Beziehungen zu Japan zu gelangen, insbesondere wenn in die betreffenden Handelsverträge auch Bestimmungen über die freie Durchfahrt durch den Suezkanal (falls die Mittelmächte und die Türkei diesen beherrschen sollten) aufgenommen werden könnten. Dieser hat nämlich für Japans Handel und Schiffahrt bereits größere Bedeutung erlangt, während die Dardanellen nach wie vor für Japan minder wichtig geblieben sind. Österreich-Ungarn hat gegenüber Japan noch viel weniger handelspolitische Handhaben als gegenüber Rußland. Nur ein Wirtschaftsbund mit Deutschland gäbe uns Kraft genug, nicht bloß einen Meistbegünstigungsvertrag mit Japan abzuschließen; wir könnten dann auch einen unsere besonderen geschäftlichen Interessen wahrenden Tarifvertrag mit dem ostasiatischen Inselreich durchsetzen.

Das Verhältnis der Mittelmächte zu China ist gerade während des Weltkrieges sehr freundschaftlich geworden. China betrachtet uns wirtschaftlich und politisch als Bundesgenossen, und das gleiche gilt auch für Siam. Falls nicht bis zum Abschluß des Weltkrieges Japan seine tatsächliche Oberhoheit über China fest und unzerstörbar begründet haben sollte, werden die Mittelmächte dem chinesischen Geschäft mit großen Hoffnungen entgegensehen können. Es fehlt auch in Deutschland und Österreich-Ungarn nicht an sehr beachtenswerten Meinungsäußerungen, wonach sich die Mittelmächte bei den Friedensverhandlungen des bedrängten China auf das wärmste annehmen sollten.

(Schluß folgt.)

VERSCHIEDENES.

Stand der Eisenbahnbauten in Österreich mit Ende des 1. Halbjahres 1916. Im Bau befinden sich 22·2 *km* Neubau (Knin—Pridubic-Landesgrenze) sowie 93·6 *km* Erweiterungsbauten der Hauptbahnen und 78·66 *km* Lokal- und Kleinbahnen.

Durch den Beginn der Legung des zweiten Geleises in der Teilstrecke Simmering—Grammat-Neusiedl der Linie Wien—Bruck a. d. Leitha sind 17·5 *km*, dann der Teilstrecke Stadlau—Gerasdorfund Transitgeleise Stadlau—Km. 15·6 sind 8·2 *km* sowie der nördlichen und südlichen Zufuhrslinien zum Verschiebebahnhof Breitenlee 10·0 *km*, somit 35·7 *km* Hauptbahnlinien, und durch den Baubeginn der Teilstrecke Polanka—Großkunzendorf samt Abzweigung nach Schönbrunn-Witkowitz der Lokalbahn Schönbrunn-Witkowitz—Teschen mit Abzweigung nach Freistadt 10·0 *km* Lokalbahnen zugewachsen; dagegen sind durch die Übergabe in den Verkehr einer Teilstrecke von 0·5 *km* der

Digitized by Google

Linie Ludwig Viktorplatz—Neutor—Riedenburgstraße der Salzburger Stadtbahnen und der Linie Wiesłna-Gasse—Ringplatz der Krakauer Straßenbahnen 0·6 *km*, somit 1·1 *km* Kleinbahnlinien abgefallen. Im ganzen verblieben am Schlusse des I. Semesters 1916 an Hauptbahnlinien 115·8 *km* und an Lokal- und Kleinbahnlinien 78·66 *km* in Bauausführung.

Die Bauarbeiten bei den Lokalbahnen Ruprechtshofen-Gresten und Marienberg-Braunsberg sowie bei der Zahnradbahn Sprudelstraße-Dreikreuzberg in Karlsbad und der Seilbahn Zambana-Fai sind derzeit eingestellt und der Bauvollendungstermin für die Zahnradbahn Sprudelstraße-Dreikreuzberg wurde bis zum 1. Mai 1919 erstreckt.

Statistische Aufstellung über den bisherigen „Carmen-Verkehr". Das „Bukarester Tagblatt" vom 19. 8. l. J. enthält die folgende Mitteilung, die wir zum ewigen Angedenken hier festhalten. Wünschenswert wäre eine Ergänzung dieser Aufstellung durch die Bekanntgabe der Ergebnisse der österreichischen „Merkurzüge" seitens der zuständigen österreichischen Stelle.

„Die Deutsche Ausfuhr (Z. E. G.) teilt uns mit, daß seit Inkrafttreten des deutsch-rumänischen Handelsabkommens bis zum 1. August neuen Stils 72 Carmenzüge, bestehend aus 2037 Waggons sowie 21 Schlepps eingelaufen sind. Das Gesamtgewicht der von dem Carmenverkehr nach Rumänien beförderten Waren beträgt 35,370.900 *kg* im Gesamtwerte von 28,000.000 Lei, u. zw. wurden folgende Waren in *kg* importiert:

Zuckerrübensamen .	252.500	Kurzwaren	43.009
Grassamen	10.637	Musikalien	13.845
Weine	14.821	Säcke	220.312
Maschinen und Maschinenteile	608.820	Eisenfässer	136.599
		Holzfässer	65.100
Glas, Porzellan, Steingut usw.	220.061	Papier	40.460
		Schuhcreme	48.264
Glassand und Erde	267.391	Automobile, Zubehör	4.690
Nägel	4,293.502	Versch. Industriematerialien	10.667
Zwirn und Seide ..	5.137	Stahl u. Stahlwaren	265.425
Elektr. Apparate ..	67.159	Möbel	97.183
Rohre	4,182.483	Eisenbahnmaterial	785.528
Stab-, Rund-, Quadrateisen usw. .	6,813.830	Eisenwaren	487.804
Bleche	4,532.722	Eisenträger	2,039.994
Zink	122.640	Kupfervitriol und Vitriollösung ...	360.084
Blechdosen	52.609	Perozid	68.446
Photogr. Artikel ...	36.950	Baumaterialien ...	10.500
Zisternen	1,090.800	Versch. Waren, wie Holznägel, Häute, Felle, Strümpfe, Handschuhe usw.	65.100
Drahtseil	245.776		
Koks	7,062.000		
Drogen, Chemikalien und Medikamente	444.582		
Textilwaren	38.934		

Außer dem Carmenverkehr kommen noch regelmäßig separate Waggons ins Land mit Waren aus Deutschland, für die die Ausfuhrbewilligung vor Inkrafttreten des deutsch-rumänischen Handelsabkommens erteilt wurde. So zum Beispiel wurden nur im Monat Juli 170 Waggons importiert, die 1,033.250 *kg* Waren brachten, wovon *kg*:

Strumpfwaren	10.437	Flaschen	22.974
Maschinen und Maschinenteile	71.897	Brückenwagen ...	1.550
		Papier, Kartons usw.	917
Glas, Porzellan, Steingut usw.....	208.048	Marmor	11.089
		Granit	27.390
Wirtschaftsgegenstände	162.064	Bücher	1.031
		Traubenpressen ..	10.966
Möbel	7.146	Gerbeextrakt	23.828
Musikalien	28.854	Kupferdraht	740
Elektrische Lampen	27.377	Felle	600
Bleistifte	1.868	Plüsche u. Seide .	1.052

Der Rest: Verschiedene Waren, wie Zahnpasta, Gemälde, Bürsten, Holzwaren, Eisenwaren, Schuhcreme, Schreibutensilien, Spielwaren, Kurzwaren usw. Was den Carmenverkehr betrifft so ist dieser in letzter Zeit dermaßen beschleunigt worden, daß jetzt täglich zwei bis drei Carmenzüge, bestehend aus je 25 bis 30 Waggons eintreffen. Außerdem ist ein regelmäßiger Carmenverkehr auf der Donau in Aussicht genommen: Es sollen täglich zwei Schlepps eintreffen mit je 300 bis 400 t verschiedener Waren. Die Verhandlungen mit den rumänischen Behörden sind soweit gediehen, daß der Verkehr in den nächsten Tagen beginnen wird."

Die Deutschen Eisenbahner im Weltkriege. Gegenwärtig stehen von den preußisch-hessischen Bahnen 125.000 Mann entweder an der Front oder in den besetzten feindlichen Ländern, ferner 14.200 Mann von den bayrischen, 5100 Mann von den württembergischen und 8250 Mann von den badischen Staatsbahnen. Da der Personalstand der deutschen Bahnen etwa 725.000 Köpfe beträgt, befindet sich ein Viertel des Bestandes in Feindesland. Den größten Teil davon gab der Streckendienst ab.

Die Ergebnisse der Eisenbahnen Deutschlands im Rechnungsjahre 1914. Von der im Reichseisenbahnamt bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, abgesehen von den Kleinbahnen, ist der die Ergebnisse des Rechnungsjahres 1914 enthaltende Band XXXV erschienen. Die zahlreichen Tabellen des Werkes geben ein anschauliches Bild von der hohen Entwicklungsstufe, die das deutsche Eisenbahnwesen am Ende des Rechnungsjahres 1914 erreicht hatte. Dem neuen Bande sind als wichtigste Ergebnisse die nachstehend wiedergegebenen Zahlen entnommen; vergleichshalber in Klammern beigefügte Ziffern beziehen sich auf die entsprechenden Ergebnisse des Vorjahres 1913.

Die Eigentumslänge der deutschen vollspurigen Eisenbahnen betrug am Schlusse des Rechnungsjahres 1914 61.994·34 *km* (61.357·76 *km*). Im Laufe des Rechnungsjahres sind 647·31 *km* (683·28 *km*) neu eröffnete Strecken hinzugekommen, davon im Bereiche der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen 443·58 (363) *km*; dagegen wurden infolge der Anlegung anderweitiger Verbindungen oder infolge von Bahnhofumbauten und dadurch bedingter Beseitigung entbehrlich gewordener Strecken 10·73 (35·74) *km* dauernd außer Betrieb gesetzt. Die Eigentumslänge der deutschen Staatseisenbahnen berechnete sich am Ende des Berichtsjahres auf 58,444·10 (57.821·84) *km* und die der Privateisenbahnen auf 3550·24 (3535·92) *km*. Auf die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen entfallen 39.575·80 (39.141·96) *km*. Das Verhältnis der Länge der Hauptbahnen zu der der Nebenbahnen verschiebt sich von Jahr zu Jahr immer mehr zugunsten der letzteren. Von der im Berichtsjahre nachgewiesenen Eigentumslänge wurden 35.066·79 (34.927·51) *km* als Hauptbahnen und 26.927·55 (26.476·02) *km* als Nebenbahnen betrieben. Eingeleisige Strecken waren 37.248·23 (36.916·09) *km*, zweigeleisig 24.266·63 (24.022) *km*, dreigeleisig 72·74 (69·48) *km*, viergeleisig 401·39 (390·61) *km*, fünfgeleisig 5·35 *km* (wie im Vorjahre). Die Länge der mehrgeleisigen Strecken betrug demnach 24.746·11 (24.487·44) *km*.

Wird von der Eigentumslänge die Länge der verpachteten eigenen Strecken abgesetzt und die Länge der gepachteten sowie der mit anderen Verwaltungen gemeinschaftlich betriebenen fremden Strecken hinzugerechnet, so ergibt sich eine Betriebslänge am Ende des Berichtsjahres von 62.061·95 (61.468·98) *km*. Davon dienen 59.837·62 (59.335·61) *km* dem Personen- und Güterverkehr zugleich, 397·21 (355·83) *km* nur dem Personenverkehr, 1827·12 (1777·54) *km* ausschließlich dem Güterverkehr.

Digitized by Google

nicht sehr starken französischen Unternehmungsgeist neues Kapital nur zu verhältnismäßig hohen Zinssätzen zur Verfügung stehen. Es mag nicht ausgeschlossen sein, daß Frankreich im Friedensvertrag auch noch kleine, aber wichtige Industriegebiete verlieren wird, so namentlich das Eisenerzgebiet von Briey und den Eisenhüttendistrikt von Longwy.

Schon vor dem Weltkrieg wurde für Deutschland die Meistbegünstigung des Frankfurter Friedensvertrages durch Verwaltungsschikanen und halb privaten Boykott einigermaßen beeinträchtigt. Der nach Beendigung des Weltkrieges wahrscheinlich fortdauernde, starke Haß der Franzosen gegen die „Boches" dürfte kaum imstande sein, diesen Sachverhalt viel zu verschlimmern. Jedenfalls wird Frankreich sehr geneigt sein, den Wirtschaftskrieg gegen die Mittelmächte auch nach Friedensschluß fortzusetzen, mag ihm dieser die Meistbegünstigung auferlegen oder nicht. Ob aber Frankreich hiezu die Kraft haben wird, falls eine feste handelspolitische Einigung der Mittelmächte gegen amtliche Schikanen und planmäßige Zollbenachteiligungen von seiten Frankreichs nachdrücklich vorgehen sollte, mag bezweifelt werden. Gerade für Frankreichs Handel und Schiffahrt ist übrigens die freie Durchfahrt durch den Suezkanal, etwas weniger jene durch die Dardanellen von großer Wichtigkeit.

Rußland war vor dem Weltkrieg stark auf Deutschland angewiesen, indem es ungefähr 40% seiner Ausfuhr nach dem deutschen Reich sandte. Dagegen war Deutschland am russischen Markte nur mit 8% seiner Ausfuhr beteiligt; freilich waren dies vorwiegend Fabrikate, die zumeist nicht so leicht abzusetzen sind als die aus Rußland bezogenen Rohstoffe und Nahrungsmittel. Nach dem Weltkrieg dürften sich diese Verhältnisse zugunsten Deutschlands noch verbessern. Denn Rußland wird zumindest die wichtigen polnischen Industriegebiete (Weichselprovinzen) verloren haben. Auch in anderen Teilen des westlichen Rußlands hat die „Mobilisierung" der dortigen Industrie weit mehr zerstört, als für Kriegs- oder Friedenszwecke gerettet. Das Interesse Rußlands, seine Ausfuhr zum großen Nachbar an seiner Westgrenze unversehrt aufrechtzuerhalten, wird wohl noch bedeutend größer sein als vor dem Weltkriege, wenn mit Deutschland auch Kongreßpolen, Österreich-Ungarn, Bulgarien und die Türkei, ferner Belgien (von anderen möglicherweise hieher gehörigen Ländern zu schweigen) zu einheitlicher Handelspolitik mit gemeinsam nach außen gerichteter Schlagkraft verbunden sein werden. Für das gegenüber Rußland wenig handelspolitische Handhaben besitzende Österreich-Ungarn wäre ein solcher Wirtschaftsbund sogar noch nützlicher als für Deutschland.

Es ist hiefür bezeichnend, daß gerade eine Anzahl wirtschaftspolitisch geschulter russischer Persönlichkeiten von einem Wirtschaftskrieg, etwa in der Form eines ununterbrochenen Zollkrieges mit einem handelspolitisch ungünstig behandelten Deutschland, behaupten, er sei unmöglich oder wenigstens für Rußland sehr unvorteilhaft. Hiezu kommen noch die eigentümlichen Kreditverhältnisse des russischen Marktes, denen sich die Ausfuhrhändler der Ententeländer und der Vereinigten Staaten kaum so geschickt anpassen dürften, als es bis zum Weltkrieg jene Deutschlands und Österreich-Ungarns getan haben. Auch ist es durchaus nicht leicht, sich eine genaue Kenntnis des russischen Marktes zu erwerben, wie sie die Händler, Ausfuhrindustriellen und Geschäftsreisenden der Mittelmächte vielfach hatten. Gerade während des Weltkrieges haben sogar österreichisch-ungarische und deutsche Gefangene öfters Gelegenheit gehabt und auch benutzt, eine höchst wertvolle genaue Kenntnis des russischen und insbesondere sibirischen Marktes zu erwerben. Überdies wären Rußlands Handel und Schiffahrt durch irgend welche Einschränkungen der Dardanellendurchfahrt auf das schwerste betroffen, und auch die freie Durchfahrt durch den Suezkanal (falls diese Seestraße von den Mittelmächten und der Türkei beherrscht würde) hat für Rußland große Wichtigkeit.

Japan denkt gar nicht an grundsätzliche Feindseligkeit gegen die Mittelmächte nach Beendigung des Weltkrieges, sondern will nur seine eigenen wirtschaftlichen und politischen Geschäfte in Ostasien und im Stillen Ozean, ungestört und unbehindert von allen europäischen Interessengegensätzen, nach Kräften betreiben. Zu Großbritannien ist Japan sogar gerade während des Weltkrieges in einen gewissen Interessengegensatz geraten, der mit den japanischen Bemühungen um die völlige Obergewalt über China zusammenhängt. Eher etwas günstiger ist das Verhältnis Japans zu Rußland geworden. Es wird für die Mittelmächte nicht besonders schwierig sein, nach dem Weltkrieg wieder in angenehme geschäftliche Beziehungen zu Japan zu gelangen, insbesondere wenn in die betreffenden Handelsverträge auch Bestimmungen über die freie Durchfahrt durch den Suezkanal (falls die Mittelmächte und die Türkei diesen beherrschen sollten) aufgenommen werden könnten. Dieser hat nämlich für Japans Handel und Schiffahrt bereits größere Bedeutung erlangt, während die Dardanellen nach wie vor für Japan minder wichtig geblieben sind. Österreich-Ungarn hat gegenüber Japan noch viel weniger handelspolitische Handhaben als gegenüber Rußland. Nur ein Wirtschaftsbund mit Deutschland gäbe uns Kraft genug, nicht bloß einen Meistbegünstigungsvertrag mit Japan abzuschließen; wir könnten dann auch einen unsere besonderen geschäftlichen Interessen wahrenden Tarifvertrag mit dem ostasiatischen Inselreich durchsetzen.

Das Verhältnis der Mittelmächte zu China ist gerade während des Weltkrieges sehr freundschaftlich geworden. China betrachtet uns wirtschaftlich und politisch als Bundesgenossen, und das gleiche gilt auch für Siam. Falls nicht bis zum Abschluß des Weltkrieges Japan seine tatsächliche Oberhoheit über China fest und unzerstörbar begründet haben sollte, werden die Mittelmächte dem chinesischen Geschäft mit großen Hoffnungen entgegensehen können. Es fehlt auch in Deutschland und Österreich-Ungarn nicht an sehr beachtenswerten Meinungsäußerungen, wonach sich die Mittelmächte bei den Friedensverhandlungen des bedrängten China auf das wärmste annehmen sollten.

(Schluß folgt.)

VERSCHIEDENES.

Stand der Eisenbahnbauten in Österreich mit Ende des 1. Halbjahres 1916. Im Bau befinden sich 22·2 *km* Neubau (Knin—Pridubic-Landesgrenze) sowie 93·6 *km* Erweiterungsbauten der Hauptbahnen und 78·66 *km* Lokal- und Kleinbahnen.

Durch den Beginn der Legung des zweiten Geleises in der Teilstrecke Simmering—Grammat-Neusiedl der Linie Wien—Bruck a. d. Leitha sind 17·5 *km*, dann der Teilstrecke Stadlau—Gerasdorfund Transitgeleise Stadlau—Km. 15·6 sind 8·2 *km* sowie der nördlichen und südlichen Zufuhrslinien zum Verschiebebahnhof Breitenlee 10·0 *km*, somit 35·7 *km* Hauptbahnlinien, und durch den Baubeginn der Teilstrecke Polanka—Großkunzendorf samt Abzweigung nach Schönbrunn-Witkowitz der Lokalbahn Schönbrunn-Witkowitz—Teschen mit Abzweigung nach Freistadt 10·0 *km* Lokalbahnen zugewachsen; dagegen sind durch die Übergabe in den Verkehr einer Teilstrecke von 0·5 *km* der

Digitized by Google

Linie Ludwig Viktorplatz—Neutor—Riedenburgstraße der Salzburger Stadtbahnen und der Linie Wiesina-Gasse—Ringplatz der Krakauer Straßenbahnen 0·6 *km*, somit 1·1 *km* Kleinbahnlinien abgefallen. Im ganzen verblieben am Schlusse des I. Semesters 1916 an Hauptbahnlinien 115·8 *km* und an Lokal- und Kleinbahnlinien 78·66 *km* in Bauausführung.

Die Bauarbeiten bei den Lokalbahnen Ruprechtshofen-Gresten und Marienberg-Braunsberg sowie bei der Zahnradbahn Sprudelstraße-Dreikreuzberg in Karlsbad und der Seilbahn Zambana-Fai sind derzeit eingestellt und der Bauvollendungstermin für die Zahnradbahn Sprudelstraße-Dreikreuzberg wurde bis zum 1. Mai 1919 erstreckt.

Statistische Aufstellung über den bisherigen „Carmen-Verkehr". Das „Bukarester Tagblatt" vom 19. 8. l. J. enthält die folgende Mitteilung, die wir zum ewigen Angedenken hier festhalten. Wünschenswert wäre eine Ergänzung dieser Aufstellung durch die Bekanntgabe der Ergebnisse der österreichischen „Merkurzüge" seitens der zuständigen österreichischen Stelle.

„Die Deutsche Ausfuhr (Z. E. G.) teilt uns mit, daß seit Inkrafttreten des deutsch-rumänischen Handelsabkommens bis zum 1. August neuen Stils 72 Carmenzüge, bestehend aus 2037 Waggons sowie 21 Schlepps eingelaufen sind. Das Gesamtgewicht der von dem Carmenverkehr nach Rumänien beförderten Waren beträgt 35,370.900 *kg* im Gesamtwerte von 28,000.000 Lei, u. zw. wurden folgende Waren in *kg* importiert:

Zuckerrübensamen .	252.500	Kurzwaren	43.009
Grassamen	10.637	Musikalien	13.845
Weine	14.821	Säcke	220.312
Maschinen und Maschinenteile	608.820	Eisenfässer	136.599
		Holzfässer	65.100
Glas, Porzellan, Steingut usw.	220.061	Papier	40.460
		Schuhcreme	48.264
Glassand und Erde	267.391	Automobile, Zubehör	4.690
Nägel	4,293.502	Versch. Industriematerialien	10.667
Zwirn und Seide ..	5.137		
Elektr. Apparate ..	67.159	Stahl u. Stahlwaren	265.425
Rohre	4,182.483	Möbel	97.183
Stab-, Rund-, Quadrateisen usw. .	6,813.830	Eisenbahnmaterial	785.528
		Eisenwaren	487.804
Bleche	4,532.722	Eisenträger	2,039.994
Zink	122.640	Kupfervitriol und Vitriollösung ...	360.084
Blechdosen	52.609		
Photogr. Artikel ...	36.950	Perozid	68.446
Zisternen	1,090.800	Baumaterialien ...	10.500
Drahtseil	245.776	Versch. Waren, wie Holznägel, Häute, Felle, Strümpfe, Handschuhe usw.	65.100
Koks	7,062.000		
Drogen, Chemikalien und Medikamente	444.582		
Textilwaren	38.934		

Außer dem Carmenverkehr kommen noch regelmäßig separate Waggons ins Land mit Waren aus Deutschland, für die die Ausfuhrbewilligung vor Inkrafttreten des deutsch-rumänischen Handelsabkommens erteilt wurde. So zum Beispiel wurden nur im Monat Juli 170 Waggons importiert, die 1,033.250 *kg* Waren brachten, wovon *kg*:

Strumpfwaren	10.437	Flaschen	22.974
Maschinen und Maschinenteile	71.897	Brückenwagen ...	1.550
		Papier, Kartons usw.	917
Glas, Porzellan, Steingut usw.....	208.048	Marmor	11.089
		Granit	27.390
Wirtschaftsgegenstände	162.064	Bücher	1.031
		Traubenpressen ..	10.966
Möbel	7.146	Gerbeextrakt	23.828
Musikalien	28.854	Kupferdraht	740
Elektrische Lampen	27.377	Felle	600
Bleistifte	1.868	Plüsche u. Seide .	1.052

Der Rest: Verschiedene Waren, wie Zahnpasta, Gemälde, Bürsten, Holzwaren, Eisenwaren, Schuhcreme, Schreibutensilien, Spielwaren, Kurzwaren usw. Was den Carmenverkehr betrifft, so ist dieser in letzter Zeit dermaßen beschleunigt worden, daß jetzt täglich zwei bis drei Carmenzüge, bestehend aus je 25 bis 30 Waggons eintreffen. Außerdem ist ein regelmäßiger Carmenverkehr auf der Donau in Aussicht genommen: Es sollen täglich zwei Schlepps eintreffen mit je 300 bis 400 t verschiedener Waren. Die Verhandlungen mit den rumänischen Behörden sind soweit gediehen, daß der Verkehr in den nächsten Tagen beginnen wird."

Die Deutschen Eisenbahner im Weltkriege. Gegenwärtig stehen von den preußisch-hessischen Bahnen 125.000 Mann entweder an der Front oder in den besetzten feindlichen Ländern, ferner 14.200 Mann von den bayrischen, 5100 Mann von den württembergischen und 8250 Mann von den badischen Staatsbahnen. Da der Personalstand der deutschen Bahnen etwa 725.000 Köpfe beträgt, befindet sich ein Viertel des Bestandes in Feindesland. Den größten Teil davon gab der Streckendienst ab.

Die Ergebnisse der Eisenbahnen Deutschlands im Rechnungsjahre 1914. Von der im Reichseisenbahnamt bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, abgesehen von den Kleinbahnen, ist der die Ergebnisse des Rechnungsjahres 1914 enthaltende Band XXXV erschienen. Die zahlreichen Tabellen des Werkes geben ein anschauliches Bild von der hohen Entwicklungsstufe, die das deutsche Eisenbahnwesen am Ende des Rechnungsjahres 1914 erreicht hatte. Dem neuen Bande sind als wichtigste Ergebnisse die nachstehend wiedergegebenen Zahlen entnommen; vergleichshalber in Klammern beigefügte Ziffern beziehen sich auf die entsprechenden Ergebnisse des Vorjahres 1913.

Die Eigentumslänge der deutschen vollspurigen Eisenbahnen betrug am Schlusse des Rechnungsjahres 1914 61.994·34 *km* (61.357·76 *km*). Im Laufe des Rechnungsjahres sind 647·31 *km* (683·28 *km*) neu eröffnete Strecken hinzugekommen, davon im Bereiche der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen 443·58 (363) *km*; dagegen wurden infolge der Anlegung anderweitiger Verbindungen oder infolge von Bahnhofumbauten und dadurch bedingter Beseitigung entbehrlich gewordener Strecken 10·73 (35·74) *km* dauernd außer Betrieb gesetzt. Die Eigentumslänge der deutschen Staatseisenbahnen berechnete sich am Ende des Berichtsjahres auf 58,444·10 (57.821·84) *km* und die der Privateisenbahnen auf 3550·24 (3535·92) *km*. Auf die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen entfallen 39.575·80 (39.141·96) *km*. Das Verhältnis der Länge der Hauptbahnen zu der der Nebenbahnen verschiebt sich von Jahr zu Jahr immer mehr zugunsten der letzteren. Von der im Berichtsjahre nachgewiesenen Eigentumslänge wurden 35.066·79 (34.927·51) *km* als Hauptbahnen und 26.927·55 (26.476·02) *km* als Nebenbahnen betrieben. Eingeleisige Strecken waren 37.248·23 (36.916·09) *km*, zweigeleisig 24.266·63 (24.022) *km*, dreigeleisig 72·74 (69·48) *km*, viergeleisig 401·39 (390·61) *km*, fünfgeleisig 5·35 *km* (wie im Vorjahre). Die Länge der mehrgeleisigen Strecken betrug demnach 24.746·11 (24.487·44) *km*.

Wird von der Eigentumslänge die Länge der verpachteten eigenen Strecken abgesetzt und die Länge der gepachteten sowie der mit anderen Verwaltungen gemeinschaftlich betriebenen fremden Strecken hinzugerechnet, so ergibt sich eine Betriebslänge am Ende des Berichtsjahres von 62.061·95 (61.468·98) *km*. Davon dienen 59.837·62 (59.335·61) *km* dem Personen- und Güterverkehr zugleich, 397·21 (355·83) *km* nur dem Personenverkehr, 1827·12 (1777·54) *km* ausschließlich dem Güterverkehr.

Digitized by Google

Die Dichtigkeit des Bahnnetzes in den einzelnen deutschen Staaten ist sehr verschieden: sie schwankt, auf je 100 km^2 Grundfläche berechnet, zwischen 7·18 (6·54) *km* — in Waldeck — und 26·43 (26·43) *km* — in Lübeck — und ergibt im Durchschnitt für ganz Deutschland 11·42 (11·31) *km*. Von denjenigen Staaten, die Eisenbahnen selbst betreiben, hat auf je 100 km^2 Grundfläche vollspurige Eisenbahnen: Preußen 10·88 (10·75) *km* — Rheinland 17·71, Westfalen 16·83, Hessen-Nassau 13·79, Provinz Sachsen 12·06, Schlesien 11·86, Brandenburg 10·63, Posen 9·81, Westpreußen 9·30, Hannover 8·62, Schleswig-Holstein 8·26, Ostpreußen 8·01, Hohenzollern 7·93 und Pommern 7·81 *km* —, Bayern 11·15 (11·02) *km*, Königreich Sachsen 17·87 (17·85) *km*, Württemberg 10·24 (10·22) *km*, Baden 14·03 (13·88) *km*, Hessen 19·58 (19·43) *km*, Mecklenburg-Schwerin 8·88 *km* (wie im Vorjahre), Oldenburg 10·65 *km* (wie im Vorjahre), Elsaß-Lothringen 12·66 *km* (wie im Vorjahre). Eine Durchschnittsberechnung unter Zugrundelegung der Einwohnerzahl hat für das Rechnungsjahr 1914 nicht erfolgen können, da bei Drucklegung des Tabellenwerkes die Erhebung des Kaiserlichen Statistischen Amtes über die Einwohnerzahl des Reiches noch nicht abgeschlossen war. Im Vorjahre entfielen auf je 10.000 Einwohner vollspurige Eisenbahnen: in Deutschland 9·13 *km*, in Preußen allein 9·03 *km* — in Ostpreußen 13·90, Pommern 13·58, Posen 13·14, Westpreußen 13·05, Hohenzollern 12·60, Hannover 10·89, Provinz Sachsen 9·43, Schleswig-Holstein 9·36, Hessen-Nassau 9·30, Schlesien 8·89, Westfalen 7·71, Brandenburg 6·53, Rheinprovinz 6·38 *km* —, in Bayern 11·83 *km*, im Königreich Sachsen 5·42 *km*, in Württemberg 7·96 *km*, in Baden 9·47 *km*, in Hessen 11·33 *km*, in Mecklenburg-Schwerin 18·07 *km*, in Oldenburg 13·52 *km*, in Elsaß-Lothringen 9·64 *km*.

An Fahrzeugen standen am Ende des Betriebsjahres zur Verfügung: 30.633 (29.520) Lokomotiven nebst 20.067 (19.365) zugehörigen Tendern, 485 (470) Triebwagen, 67.491 (65.186) Personenwagen, 719.555 (689.191) Gepäck- und Güterwagen. Die gesamten Betriebsmittel haben einen Anschaffungswert von 5031·4 (4752·8) Millionen Mark.

An Baukosten sind im ganzen 20.207·0 (19.586·4) Millionen Mark aufgewendet, auf 1 *km* Eigentumslänge Mk. 325.949 (318.978) Hieran sind Grunderwerb und Nutzungsentschädigung mit 9·37 (9·43) v. H., die Fahrzeuge mit 21·47 (21·18) v. H. beteiligt. Das von den gegenwärtigen Eigentümern aufgewendete Anlagekapital beträgt 19.835·3 (19.245·4) Millionen Mark oder Mk. 319.954 (313.425) auf 1 *km* Eigentumslänge. Von diesem Anlagekapital entfallen auf Staatsbahnen 19.464·4 (18.831·4) Millionen Mark oder Mk. 333.044 auf 1 *km* und auf Privatbahnen 370·9 (414·0) Millionen Mark oder Mk. 104.470 auf 1 *km* Eigentumslänge.

Aus dem Personen- und Gepäckverkehr wurden im Berichtsjahre 837·3 (1017·5) Millionen Mark eingenommen, das sind 26·66 (28·55) v. H. der Gesamteinnahme oder Mark 13.949 (17.127) auf 1 *km* Betriebslänge. Aus der Beförderung von Personen (ausschließlich des Militärs auf Militärfahrscheine und Militärfahrkarten) sind 736·3 (957·0) Millionen, aus der Beförderung von Militär auf Militärfahrscheine und Militärfahrkarten 70·0 (17·8) Millionen, aus der Gepäckbeförderung 23·6 (33·0) Millionen Mark und der Rest ist aus der Beförderung von Hunden und aus sonstigen Einnahmen aufgekommen.

Der Güterverkehr brachte eine Einnahme von 2041·8 (2286·2) Millionen Mark oder 65·02 (64·16) v. H. der Gesamteinnahme, das sind Mk. 33.225 (37.620) auf 1 *km* Betriebslänge für den Güterverkehr. Die Einnahme aus der Güterbeförderung gegen Frachtberechnung ergab 1979·2 (2213·2) Millionen, die Beförderung des Postgutes 3·12 (3·10) Millionen Mark; der Rest stammt aus Nebenerträgen.

Die gesamte Betriebseinnahme auf den vollspurigen Eisenbahnen betrug 3134·2 (3556·1) Millionen Mark, auf 1 *km* Betriebslänge Mk. 50.674 (58.182) auf 1000 Nutzkilometer Mk. 4657 (4363) und auf 1000 Wagenachskilometer Mk. 108 (wie im Vorjahr). Neben den schon vorher angegebenen Verkehrseinnahmen, die 91·68 (92·72) v. H. der Gesamteinnahme ausmachten, brachten die Überlassung von Bahnanlagen und die Leistungen zugunsten Dritter 2·90 (2·76) v. H., die Überlassung von Fahrzeugen 1·66 (1·30) v. H., die Erträge aus Veräußerungen 2·37 (2·08) v. H. und sonstige Einnahmen 1·39 (1·14) v. H. der Gesamteinnahme.

Die Betriebsausgaben auf den vollspurigen Eisenbahnen ergaben 2513·2 (2490·4) Millionen Mark, auf 1 *km* Betriebslänge Mk. 40.633 (40.746), auf 1000 Nutzkilometer Mark 3734 (3055), auf 1000 Wagenachskilometer Mk. 86 (76) und in Hundertteilen der Gesamteinnahme (die sogenannte Betriebszahl) 80·19 (70·03). In den fünf vorhergegangenen Jahren 1909 bis 1913 war die Betriebszahl 70·60, 67·96, 65·81, 67·47, 70·03. Von den Betriebsausgaben entfallen 51·50 (49·54) v. H. auf die persönlichen Ausgaben (für Besoldungen, Wohlfahrtszwecke) und 48·50 (50·46) v. H. auf die sachlichen Ausgaben, unter denen die Kosten der Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen mit 15·88 (16·00) v. H. die erste Stelle einnehmen; es folgen dann die Ausgaben für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen mit 15·72 (15·88) v. H., die Kosten der Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände und der Beschaffung der Betriebsmaterialien mit 12·63 (13·88) v. H. der Gesamtausgabe.

Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben auf den vollspurigen Eisenbahnen belief sich auf 621·02 (1065·7) Millionen Mark und ergab als Rente 3·20 (5·70) v. H, des auf die eigenen Strecken verwendeten Anlagekapitals. Nach Abzug der in die Erneuerungs- und Reservefonds gemachten Rücklagen und nach Hinzutritt einiger sonstigen Erträgnisse hat sich ein verfügbarer Jahresbetrag von 625·1 (1068·2) Millionen Mark ergeben. Davon sind 609·55 (1049·1) Millionen Mark als Ertrag der Staatsbahnen an die Staatskassen abgeführt und der auf die Privatbahnen entfallende Rest zur Verzinsung und Tilgung der Anleihen, zur Zahlung der Abgaben und der Dividenden, zu außerordentlichen Rücklagen und zu sonstigen Zwecken verwendet worden.

Die Zahl der im Betriebe der vollspurigen Eisenbahnen beschäftigten Beamten und Arbeiter betrug im Jahresdurchschnitt 764·028 (786·466); dies ergab auf 1 *km* Betriebslänge 12·37 (12·88) Personen. An Besoldungen und sonstigen Bezügen sind für diese 1394·6 (1351·4) Millionen Mark oder auf 1 *km* Betriebslänge Mk. 22.572 (22.134) gezahlt worden.

Die Länge der schmalspurigen Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr betrug am Ende des Rechnungsjahres 1914 2217·72 (2218·53) *km*. Davon dienen dem Personenverkehr 2023·26 (2022·80) *km*, dem Güterverkehr 2203·06 (2202·61) *km*. An Fahrzeugen standen zur Verfügung 547 (544) Lokomotiven, 1599 (1565) Personenwagen, 255 (254) Gepäckwagen und 11.615 (11 627) Güterwagen. Befördert wurden im Berichtsjahre 31·112 (im Vorjahre 36·836) Millionen Personen und 9·525 (11·295) Millionen Tonnen Güter, wobei 285·0 (331·6) Millionen Personenkilometer bezw. 113·4 (135·1) Millionen Tonnenkilometer geleistet wurden. Die Gesamteinnahmen stellten sich auf 14·565 (17·326) Millionen Mark, das sind auf 1 *km* Bahnlänge Mk. 7386 (8770); demgegenüber betrugen die gesamten Ausgaben 13·431 (14·552) Millionen Mark oder auf 1 *km* Bahnlänge 6811 Mk. (7366), das sind 92·22 (83·99) v. H. der Betriebseinnahme. Hienach ergab sich ein Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben in Höhe von 1·234 Millionen Mark (im Vorjahre 2·774 Millionen

Digitized by Google

Mark), das sind Mk. 575 (1404) auf 1 *km* Bahnlänge, 7·78 (16·01) v. H. der Gesamteinnahmen und 0·68 (1·54) v. H. des in Höhe von 185·598 (179·573) Millionen Mark verwendeten Anlagekapitals. Die Zahl der beschäftigten Beamten und Arbeiter betrug im Jahresdurchschnitt 6163 (6623), für die an Besoldungen und sonstigen Bezügen im Betriebsjahre 9·791 (10·256) Millionen Mark gezahlt worden sind.

BUCHANZEIGEN.

Krieg und Verkehr. Von Professor Dr. Kuntzemüller. Heft 10 von „Krieg und Volkswirtschaft". Berlin 1916. Verlag von Leonhard Simion Nf. Preis M 1. -

Auf keinem Gebiete des öffentlichen Lebens ist der Krieg wohl von so einschneidendem Einfluß gewesen, wie auf dem des Verkehres. Besonders die Eisenbahnen haben sich den neuen Verhältnissen anpassen müssen. Betrieb wie Verkehr zeigten mit Erklärung des Kriegszustandes in Deutschland und Österreich-Ungarn ein völlig verändertes Bild, und wenn auch die ersten Kriegsfahrpläne von dem bisherigen Sommerfahrplan 1914 gewaltig abstachen, so gelang es den deutschen wie auch den österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen doch in erstaunlich kurzer Zeit, neben ungeheuren militärischen Leistungen den sich allmählich erholenden Personen- und Güterverkehr befriedigend zu bedienen. Sogar der Eisenbahnbau stand nirgends ganz still. Voraussetzung hiezu war allerdings äußerste Pflichterfüllung der Bediensteten, denen der Verfasser hohes Lob spendet. Der Abschnitt über die finanziellen Ergebnisse zeigt uns, daß auch diese zu keinerlei Besorgnis Anlaß geben. Besonderes Interesse beansprucht das Kapitel über den Militäreisenbahnbetrieb in den besetzten Gebieten, die der Verfasser mit Genehmigung des Chefs des Feldeisenbahnwesens selbst bereist hat. Endlich werden den anderen Zweigen des öffentlichen Verkehres, Straßen- und Kleinbahnen, Post und Telegraphie sowie Schiffahrt und Luftverkehr, einige Worte gewidmet. Überall kann der Verfasser eine bewundernswerte Anpassungsfähigkeit feststellen, die zu erlangen nur durch jahrzehntelange stille Friedensarbeit möglich gewesen ist.

Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht. Begründet von Georg Eger †. Redigiert von Kurt Gordan und Gerhard Eger. Band 32, Hefte 2 bis 4. Berlin und Leipzig. Verlag von Dr. W. Rothschild.

Aus dem Inhalte dieser Hefte sind hervorzuheben die Abhandlungen: Die „Absenderverfügung im Postrecht" von Dr. Scholz; „Diebstahl aus offenen Wagen" von Dr. Eckstein; „Haftung der Eisenbahn für schadhafte Wagendecken" von Dr. Reindl. Ferner sind enthalten die Entscheidungen, 85 bis 344, geordnet nach Sachgebieten, endlich zahlreiche Besprechungen neu erschienener Werke sowie Angaben über die Gesetzgebung auf dem in der Zeitschriftbehandelten Gebiete.

Es ist mit Befriedigung festzustellen, daß sich die Zeitschrift auch nach dem Tode ihres Begründers auf der Höhe erhält, so daß sie nach wie vor eines der wichtigsten Hilfsmittel wissenschaftlichen Betriebes und der praktischen Anwendung des Verkehrsrechtes ist. Dr. Hilscher.

In der Monarchie best eingeführtes **Teilzahlunghaus** der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche

liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5. K. k. hand.-ger. prot. Uhrmacher. K. k. beeideter Sachverständiger.

Gegründet 1842. Gegründet 1842.

Bis Ende 1915 über 5300 Lokomotiven geliefert.

Telegramm-Adresse: Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt.
Telephon-Nummer 6 Wiener-Neustadt.

Actien-Gesellschaft
der
Lokomotivfabrik
vormals
G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Abteilung für Lokomotivbau:
Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart, für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen.

Abteilung für Kesselbau:
Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate, sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe.

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:
Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art. Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall.

Vorzüglichste Ausführung. Prompteste Bedienung.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in prächtigster Lage mit eigenem Park

Die Hotelverwaltung

Schnelldreh-Revolverstahl №5%
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. **Minenzünder.**
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 □ **Wien X/1** □ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Malland 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
□ Turin 1911: 2 Große Preise □

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkuppelungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftsirenen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chamont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 621

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 149

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.567, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Heiz- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Brikettwerken in Dzieditz (österr. Schlesien).

A. Fross-Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

□ Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, □ Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.

Zweigniederlassung: Prag, VII. Bubnaerstraße 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.

Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- u. Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.

◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 19. Wien, den 1. Oktober 1916. XXXIX. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — **für das Deutsche Reich:** Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — **im übrigen Auslande:** Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Die Donaukonferenz. (Schluß.) — Der Wirtschaftskrieg des Vierverbandes nach dem Weltkrieg. Von Dr. Sigmund Schilder. (Schluß.) — Verschiedenes: Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Die Bagdadbahn und Mesopotamien. Ergebnisse der königl. sächsischen Staatsbahnen 1914. — Buchanzeigen: Die Eisenbahngesetzgebung des Bundes (Schweiz). Der Europäische Krieg und der Weltkrieg. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Die Donaukonferenz.

(Schluß zu Nr. 18.)

Bei der Suche nach den Richtlinien der künftigen Regelung ist darauf zu verweisen, daß ein anderer internationaler schiffbarer Strom, der Rhein, sich schon längst der geordneten Verhältnisse erfreut, die für die Donau angestrebt werden. Ein Vergleich des zwischenstaatlichen Schiffahrtsrechtes der Donau mit dem des Rheins zeigt, wie reformbedürftig das erstere ist. Die Hemmnisse der Revision des Donaurechtes lagen bisher großenteils auf dem politischen Gebiete. Durch den Weltkrieg hat sich die Sachlage geänderti Dem Bestreben der Zentralmächte, ihre Beziehungen neu zu ordnen, wird es gelingen, die Schwierigkeiten zu beseitigen. Eine Anlehnung an das Rheinschiffahrtsrecht unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse der Donau ist dabei sehr zu empfehlen. Die weitgehende Übereinstimmung mit dem rheinischen Rechte wäre auch deshalb zu begrüßen, wenn die angestrebte Großschiffahrtsverbindung Rhein—Main—Donau möglichst unter dem gleichen Rechte stehen sollte. Auch gegen die Übernahme des Grundsatzes von der internationalen Freiheit der Flußschiffahrt auf die Donau ist im allgemeinen nichts einzuwenden. Die Zentralmächte müssen sich aber vorbehalten, von der Donau, soweit sie darüber verfügen, im Wege der Vergeltung alle Staaten auszuschließen, von denen sie in wirtschaftlicher Hinsicht feindselig behandelt werden. Bei den bekannten Boykottabsichten unserer Gegner ist auf eine derartige Einschränkung Wert zu legen. Als besonders vordringlich erscheint im Anschluß an das Mannheimer Vorbild die Errichtung einer permanenten Donau-Zentralkommission, die, wie die Rheinische Kommission, durch besondere Aufsichtsorgane und Sachverständige die Stromverhältnisse sowie die Schiffahrt in rechtlicher, technischer und wirtschaftlicher Beziehung fortlaufend zu studieren und zu überwachen hätte. Zu ihren ersten Aufgaben würde die gutachtliche Ausarbeitung einer gemeinschaftlichen Schiffahrts- und Strompolizeiordnung gehören.

Auch die Errichtung besonderer Donauschiffahrtsgerichte erweist sich bei zunehmendem Verkehr als ein Bedürfnis. Sie wären in Strafsachen zur Untersuchung und Bestrafung der Verfehlungen gegen die schiffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften, in Zivilsachen zur summarischen Entscheidung über Klagen wegen Zahlung der Lotsen-, Kranen-, Lände-, Hafen-, Lagergebühren und ähnlicher auf der Schiffahrt und der Benutzung von Schiffahrtsanlagen und Einrichtungen beruhenden Rechtsstreitigkeiten berufen. Ein längst vergessener Schiffahrtsvertrag, der Vertrag zwischen Bayern und Österreich wegen der Schiffahrt auf der Donau und ihren Nebenflüssen vom 2. Dezember 1851, hat in der Hinsicht, was die Schaffung gemeinschaftlicher Organe betrifft, schon einen verheißungsvollen Anlauf genommen. Leider ist auch dieser Vertrag ein Stück Papier geblieben. Möge die Zeit der negativen Arbeit überwunden sein, möge die allgemeine Erkenntnis von der politischen und wirtschaftlichen Notwendigkeit eines gesteigerten und gesicherten Donauverkehres dafür sorgen, daß die rechtlichen Einrichtungen, deren der Verkehr dringend bedarf, um sich gesund zu entwickeln, möglichst bald ins Leben treten."

In der auschließenden Wechselrede wurden mehrere sehr wichtige Einzelheiten erörtert. So stellte zum Beispiel Oberinspektor Eduard Egan die Forderung, in allen Einzelfragen Einheitlichkeit zu erzielen, und zwar in allen staatlichen Betriebsvorschriften nicht nur betreffs der Strompolizeiordnung, sondern auch bezüglich der Vorschrift für die Eichung der Flußschiffe, der Kesseluntersuchungen und in den zollpolitischen Fragen der Flußschiffahrt.

Digitized by Google

Direktorstellvertreter der Wiener Kreditanstalt Dr. Regentanz besprach Einzelheiten in den Beitragsleistungen der Staaten zu den Kosten.

Der einstimmig angenommene Beschluß über diesen Teil der Beratungen lautet:

„1. Der Grundsatz der freien Schiffahrt auf der Donau ist auch für die Zukunft aufrechtzuerhalten und möglichst auszugestalten. 2. Jeder Uferstaat hat für entsprechende Landungsplätze, Häfen und Hafeneinrichtungen zu sorgen. Zur Bestreitung der notwendigen Kosten, die aus der Unterhaltung und der Beaufsichtigung derselben entstehen, können Gebühren erhoben werden, die die Selbstkosten nicht übersteigen. 3. Auf Grund der freien Schiffbarkeit der Donau wäre durch die Vertreter der Regierungen der Uferstaaten sobald als möglich ein Staatsvertrag über die Donauschiffahrt auszuarbeiten. 4. Zur fortlaufenden Überwachung und Sicherung der Donauschiffahrt und zur Sicherung der Durchführung des Donauschiffahrtsvertrages ist aus den Vertretern der Uferstaaten eine Donaukommission einzusetzen. Die Donaukommission hätte für den ganzen ihr unterstellten Strom eine einheitliche Schiffahrtspolizeiordnung zu entwerfen und den betreffenden Regierungen zur Genehmigung vorzulegen. Im übrigen wäre ihr Wirkungskreis, soweit dies möglich erscheint, dem Wirkungskreise der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in Mannheim nachzubilden. 5. Die Donaukommission hat über Erfahrungen jährlich und in dringenden Fällen sofort den betreffenden Regierungen Bericht zu erstatten und wegen der Förderung der Schiffahrt auf der Donau Vorschläge zu machen."

Über die Vereinheitlichung des Privatrechtes der Binnenschiffahrt berichtete Dr. Richard Löbl, Advokat in Aussig a. E. in Böhmen, Obmann des Elbevereines. Er wies zunächst darauf hin, daß vor dem 15. Juli 1895 weder im Deutschen Reiche noch in Österreich-Ungarn die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt gesetzlich geregelt waren. Dieser Mangel wurde nicht nur von den Schiffahrttreibenden, sondern auch von allen jenen, die auf Verträge mit der Schiffahrt angewiesen waren, empfunden und teilweise auch durch Festsetzung von Normen behoben. Im Deutschen Reiche wurde im Jahre 1895 mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1896 das Gesetz über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt erlassen und seither entsprechend dem neuen bürgerlichen Gesetzbuche und dem neuen Handelsgesetzbuche für das Deutsche Reich mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1900 abgeändert; die Verfrachtungsbedingungen für böhmische Kohlen rezipierten sodann dieses Gesetz mit einigen den Eigentümlichkeiten des böhmischen Braunkohlenreviers entsprechenden Abänderungen, welche sich aber nur auf das Fracht- und Havereirecht bezogen. Die Aussiger Börse, deren Verkehr sich auf Schiffsfracht- und Versicherungsgeschäfte erstreckt, hat im Jahre 1895 bezw. 1899 diese Verfrachtungsbedingungen als Bestandteil der Börsennormen festgesetzt. Der Elbeverein hat bereits am 1. Jänner 1904 und später im Juli 1905 an das k. k. Justizministerium in Wien das Verlangen nach Erlassung eines Binnenschiffahrtsgesetzes bezw. Rezipierung des deutschen Gesetzes für Österreich gestellt und den Erfolg zu verzeichnen, daß das angerufene Ministerium sich der Notwendigkeit eines solchen Gesetzes nicht verschloß und im Wege des Handelsministeriums die Interessenten hierüber befragt hat. Die Konferenz der mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine, bei welcher für Ungarn Herr Dr. Friedrich Freiherr v. Wimmersperg den Bericht erstattete, stimmte den vom Berichterstatter für das Deutsche Reich bei dieser Konferenz beantragten Leitsätzen zu, welche wie folgt beschlossen wurden: 1. Die Unifizierung des Binnenschiffahrtsrechtes für die Stromgebiete der Donau, Weichsel, Oder, Elbe und Rhein ist in hohem Maße wünschenswert; 2. wenigstens für die grundsätzliche Gestaltung der Bestimmungen über den Frachtvertrag, die rechtliche Stellung des Schiffseigners, des Schiffers sowie der Schiffsmannschaft, endlich auch über die Behandlung des Schiffspfandrechtes ist eine Verständigung unter den beteiligten Staaten erforderlich; 3. insbesondere erfordert die Rücksicht auf die bisherige und künftige Entwicklung des Binnenschiffahrtsverkehres zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland die Schaffung eines einheitlichen Binnenschiffahrtsrechtes für diese drei Staatengebiete; 4. die Konferenz empfiehlt der österreichisch-ungarischen Gesetzgebung die möglichste Anlehnung an das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz um so mehr, als die Wiederbelebung der Privatschiffahrt und des Schiffbaues auf der österreichischen Elbe und der Donau im Interesse der nationalen Wirtschaft Österreichs und Ungarns liegt; 5. die Konferenz der drei mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine beauftragt die Präsidien derselben, diese Beschlüsse den beteiligten Regierungen mit der Bitte um baldigste Ergreifung von Maßnahmen zur gesetzgeberischen Durchführung derselben zu unterbreiten. Die Präsidien der mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine haben diesen Beschluß ihren Regierungen zur Kenntnis gebracht. Auch der X. in Konstanz abgehaltene Verbandstag des Deutsch-Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verbandes für Binnenschiffahrt erklärte die Schaffung eines einheitlichen Privatrechtes der Binnenschiffahrt für die Wasserstraßen der Verbandsländer mit Rücksicht auf die bisherige und künftige Entwicklung des Binnenschiffahrtsverkehres zwischen denselben als erforderlich. Er empfahl die möglichste Anlehnung an das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz und beauftragte die Verbandsleitung, diesen Beschluß den beteiligten Regierungen mit der Bitte um baldigste Ergreifung von Maßnahmen zur gesetzgeberischen Durchführung desselben zu unterbreiten. Von seiten des österreichischen Ministeriums ist bisher eine solche Gesetzesvorlage nicht eingebracht, noch weniger ist ein Gesetz erlassen worden. Die Erkenntnis der Notwendigkeit einheitlichen Privatrechtes für die Binnenschiffahrt auf jedem Schiffahrtswege, den ein Schiff in ununterbrochener Fahrt durch mehrere, in gesetzgeberischer Beziehung voneinander unabhängige Staatsgebiete zurücklegen kann, beruht auf ähnlichen Erwägungen wie das Berner internationale Eisenbahnübereinkommen;

Digitized by Google

bei letzterem genügt die einheitliche Regelung des Frachtrechtes, während für die Binnenschiffahrt auch andere Rechtsverhältnisse zu berücksichtigen sind. Der Berichterstatter hofft, daß auch die bisher einer Rezipierung des deutschen Rechtes widerstrebenden Donauelemente bereits das Bedürfnis nach Erlassung eines Binnenschiffahrtsgesetzes für Österreich-Ungarn anerkennen. Die bereits einige Jahre vor dem Kriege eingesetzten Bestrebungen zur Herbeiführung einer engeren wirtschaftlichen Annäherung zwischen dem Deutschen Reiche und Österreich-Ungarn haben durch den Krieg eine gewaltige Förderung erfahren, und wenn auch das seither gestellte Verlangen, einen wirtschaftlichen Zusammenschluß in Form einer Zollunion leider zunächst nicht Erfüllung erreichen wird, so ist doch mit Bestimmtheit zu erwarten, daß eine ununterbrochene Wasserstraße zwischen diesen Staaten hergestellt und daß mindestens auf dem Gebiete des Handels-, Verkehrs-, Scheck- und Wechselrechtes Rechtsgleichheit herbeigeführt wird. Der Berichterstatter vergleicht sodann in großen Zügen die derzeitigen Rechtszustände in Österreich-Ungarn mit jenen des deutschen Rechtes. In Österreich sind die wenigen gesetzlichen Bestimmungen über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt in verschiedenen Gesetzen enthalten, ohne jedoch zu deren Regelung hinzureichen. Es mangeln insbesondere: präzise Bestimmungen über die gesetzlichen Befugnisse des Schriftführers, mit Rechtswirkung für und gegen den Schiffseigner Frachtverträge abzuschließen, die Forderungen aus solchen geltend zu machen, über die privatrechtlichen Folgen von Binnenschiffszusammenstößen, über die Haftung des Schiffseigners für diese Folgen sowie für das Verschulden der Schiffsmannschaft überhaupt, über die Regelung der gegenseitigen Ansprüche bei Havariefällen, über die Verpflichtung des Frachtführers zur Ausstellung eines Ladescheines, über die Verpfändung eines Binnenschiffes und anderes mehr. Diese Bestimmungen über den Frachtvertrag selbst sind mangelhaft, genügen nicht den Ansprüchen des Verkehres.

Der Berichterstatter erörterte nun all diese Fragen eingehend und schloß wie folgt: „Die Bestrebungen nach Herstellung von ununterbrochenen Wasserstraßen zwischen Donau, Elbe und Rhein sowie den dazwischen- und dahinterliegenden Strömen haben meines Erachtens nur dann, abgesehen von militärischen und politischen Gründen, einen Zweck, wenn ein beladenes Fahrzeug ohne Umladung von einer beliebigen Uferstation des einen Staates an eine beliebige Uferstation des anderen Staates fahren kann, weil nur dadurch gegenüber dem Bahntransporte ein Vorteil durch den Wassertransport erzielt wird. Das ist der zwischenstaatliche Wasserstraßenverkehr, in welchem das Lebenselement des Wasserstraßen zu erblicken ist; nur durch diesen, allerdings unter Hinzuziehung des sogenannten eigenen internen Verkehres der Wasserstraßen, kann auch eine Rentabilität der Wasserstraßen erzielt werden, und wenn auch zunächst die Forderung nach den Wasserstraßen auf militärische und politische Gründe gestützt wird, so darf doch die Rentabilität nicht ganz außer acht gelassen werden im staatlichen und wirtschaftlichen Interesse; es muß aber auch im Frieden die zwischenstaatliche Schiffahrt möglichst belebt werden, wenn man im Kriegsfalle eine leistungsfähige Schiffahrt zur Verfügung haben soll. Ich bin weit davon entfernt, zu behaupten, daß ein Fahrzeug nur auf der Abgangsstation beladen und auf der Ankunftsstation entladen werden muß, es können Teilausladungen und Teilzuladungen in Zwischenstationen erfolgen, es kann ein Fahrzeug auf einer Station vollständig entladen werden, neue Ladung aufnehmen und die Fahrt nach einer weiter entfernten Station fortsetzen; es ist dies auf alle Fälle im Interesse der Schiffahrt geboten, damit die Schiffer möglichst das ganze Wasserstraßengebiet kennen lernen. Dies alles erfordert ein gleiches Recht für die ununterbrochene Wasserstraße, und zwar nicht nur in den bereits erörterten Belangen, sondern auch in bezug auf andere Belange, so zum Beispiel das Verhältnis der Schiffsmannschaft zum Schiffseigner. Die Frage, nach welchem Rechte, bei Verschiedenheit derselben, Streitigkeiten zwischen der reichsdeutschen Schiffsmannschaft eines reichsdeutschen Schiffseigners aus dem Dienstverhältnisse zu lösen sind, wenn dieses Schiff in einer ungarischen Donaustation liegt, ist nicht einwandfrei zu lösen. Einen zwischenstaatlichen Verkehr der Schiffe ohne Rechtsgleichheit des Privatrechtes der Binnenschiffahrt kann ich mir nicht vorstellen. Der heutige Rechtszustand auf der österreichischen Elbe ist nur ein Surrogat, eine Selbsthilfe, solange die Gesetzgebung versagt. Sie zwingt den österreichischen Richter deutsches Recht anzuwenden, weil dieses von den Parteien kompromittiert wurde, sie zwingt ihn infolgedessen auf Rechtsprechung deutscher Gerichte Rücksicht zu nehmen; ein gewiß bedauerlicher Zustand, der den besonderen Nachteil hat, daß der Richter theoretische Vorbildung für dieses Rechtsgebiet nicht hat, der erste Fall, der ihm vorkommt, von ihm nicht nur Erforschung des Rechtsfalles, sondern auch des Rechtes selbst verlangt, ohne daß die Partei ihm dieses Recht erweisen müßte. Nur gleiches gesetzliches Recht kann für jene Fälle vorsorgen, in welchen Parteivereinbarungen nicht vorliegen, kann den wirtschaftlich schwachen Einzelschiffer schützen, kann ihm die Gewähr bieten, daß das Recht seines Staates ihm auch in dem anderen Staate, in welchen er auf seiner Fahrt gelangt, zur Seite steht, kann die in einem Staate erworbenen Rechte vor Verlust im anderen Staate schützen.

Die Schwierigkeiten, das zu erreichen, scheinen mir nicht groß. Nationaler Eigendünkel, politische unbegründete Angst kann und darf das nicht hindern."

Der hienach einstimmig angenommene Beschluß lautet: „Die im September 1916 in Budapest abgehaltene Donaukonferenz der an der Hebung der Schiffahrt auf der Donau interessierten bayerischen, österreichischen und ungarischen Städte und wirtschaftlichen Körperschaften erklärt mit Rücksicht auf die Entwicklung des Binnenschiffahrtsverkehres zwischen den verbündeten Reichen die Schaffung eines einheitlichen Privatrechtes der Binnenschiffahrt für die Donau und die mit derselben verbundenen Wasserstraßen als notwendig, wobei sie die möglichste Anlehnung

Digitized by Google

an das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz empfiehlt. Die Konferenz beauftragt die Konferenzleitung, diesen Beschluß den beteiligten Regierungen mit der Bitte zu unterbreiten, im Einvernehmen mit den anderen Regierungen die gesetzgeberische Durchführung zu veranlassen."

Der Wirtschaftskrieg des Vierverbandes nach dem Weltkrieg*.

Von Dr. **Sigmund Schilder.**

(Schluß zu Nr. 18.)

Das britische Weltreich wird auch nach dem Friedensschluß der zäheste und gefährlichste Gegener der Mittelmächte bleiben. Fraglich ist nur, welches Ausmaß von Kräften diesem Reich nach dem Weltkrieg noch verbleiben wird, das heißt ob es rechtzeitig Frieden schließen wird oder nicht. Sicherlich wird der wirtschaftliche und politische Anschluß der autonomen Überseebesitzungen an das Mutterland enger sein als je, Großbritannien mehr Neigung als je empfinden, hierauf mit Zollbegünstigungen für die autonomen Kolonien zu antworten und in dieses System wechselseitiger Begünstigungen auch die nichtautonomen Kolonien (namentlich Indien) einzubeziehen, in denen bisher das Mutterland eben nur als meistbegünstigt behandelt wurde. Sicherlich wird unter allen Ententeländern Großbritannien den gesellschaftlichen und amtlichen Boykott gegen die Mittelmächte bei privaten Geschäftsabschlüssen und Einkäufen sowie bei öffentlichen Lieferungen am schärfsten durchführen.

Aber schon seit den 1860er Jahren ging eine starke Strömung in England dahin, Mittelpunkt großartiger, über die ganze Welt ausgebreiteter Handels- und Finanzbeziehungen sowie Verwaltungssitz für etwas mehr als ein Viertel der Erde und ihrer Bevölkerung zu werden; dagegen ist die bis in das zweite Drittel des 19. Jahrhunderts stark hervortretende Entwicklung Großbritanniens in der Richtung dahin, die „Weltwerkstätte" zu sein und zu bleiben, seither in den Hintergrund getreten.

In dieser Beziehung dürfte der Weltkrieg für Großbritannien einerseits Erschwerungen schaffen, andererseits als Zwang zu lebhafterer industrieller Tätigkeit und wohl auch innerer Kolonisation auf den britischen Inseln selbst wirksam werden. Dieser Krieg hat dem britischen Reich riesige Menschen- und Kapitalsverluste gebracht. Er hat das geradezu blinde Vertrauen in Englands Währungsverhältnisse sowie in die Sicherheit der dortigen Geschäftsabwicklung und Rechtsordnung tief erschüttert. Eine feste Säule der britischen Handels- und Industrietätigkeit, der verhältnismäßig niedrige Zinsfuß wird nach dem Weltkrieg weit höheren Zinssätzen Platz machen. Drückend hohe Steuern werden den Lebensunterhalt und die geschäftliche Tätigkeit belasten.

Nichtsdestoweniger wäre Großbritannien imstande, den Mittelmächten bedeutenden Schaden zuzufügen und die Schädigungsversuche der anderen Ententeländer gegen die Mittelmächte in Gang zu bringen, falls diese Mächte planmäßige Vorkehrungen verabsäumen würden, wozu insbesondere die Schaffung eines Wirtschaftsbundes mit einheitlicher Führung der Handelspolitik und wechselseitiger Zollbevorzugung gehört. Überdies wäre es für Großbritanniens Handel und Schiffahrt von höchster Wichtigkeit, über die freie Durchfahrt durch die Dardanellen und den (etwa nicht mehr in britischer Gewalt befindlichen) Suezkanal nach wie vor verfügen zu können, sei es auch um den Preis handelspolitischer und sonstiger wirtschaftlicher Zugeständnisse an die Mittelmächte und die Türkei. Sollte es aber beim Friedensschluß auch nur gelingen, die von der Türkei bereits gegen Ende 1914 in Besitz genommene Sinai-Halbinsel dauernd beim osmanischen Reich zu behalten, dann wäre der Suezkanal kein völlig gesicherter britischer Besitz mehr und die britische Regierung zu einem etwas bescheideneren Vorgehen gezwungen.

Die von Großbritannien her für die Zeit nach Abschluß des Weltkrieges drohende wirtschaftliche Gefahr ist aus folgendem Grund besonders groß: Deutschland und Österreich-Ungarn wurden durch diesen Krieg in allen ihren Landesteilen wirtschaftlich schwer hergenommen. Dagegen sind die autonomen Überseebesitzungen Englands, nämlich Kanada und Neufundland (im Jahre 1913 rund 8 Millionen Einwohner), Australien und Neuseeland (im Jahre 1913 ungefähr 6 Millionen Einwohner), Britisch-Südafrika mit Rhodesia (im Jahre 1913 ungefähr 9·5 Millionen Einwohner, darunter freilich nur 1·3 Millionen Weiße) durch den Krieg verhältnismäßig wenig berührt worden. Kanada, Neufundland und Neuseeland konnten sogar durch vorteilhafte Lieferungen ihre Wohlhabenheit beträchtlich erhöhen. Ähnliches gilt für die meisten nichtautonomen britischen Kolonien, freilich mit Ausnahme gerade der zwei wichtigsten: Indien und Ägypten. Durch diese fest und tragfähig gebliebenen überseeischen Stützen dürfte das britische Weltreich nach Friedensschluß gegenüber den Mittelmächten in wirtschaftlicher Beziehung stark im Vorteil sein.

Manchmal wurde in Deutschland und Österreich-Ungarn die Meinung ausgesprochen, der Zusammenhang Großbritanniens mit seinen autonomen Überseebesitzungen würde nach dem Weltkriege gelockert werden. Denn durch die schweren finanziellen Lasten des Weltkrieges würde England nicht mehr wie früher imstande sein, den umfangreichen Kapitalsbedarf dieser seiner Besitzungen reichlich zu decken. Diese Ansicht dürfte sich wohl nicht als zutreffend erweisen. Betrachten sich doch sogar die Vereinigten Staaten nach ihrer vor 130 Jahren erfolgten Losreißung von England noch immer, gemäß den Gesinnungen eines großen Teiles ihrer Bevölkerung, gewissermaßen als Tochterstaat des britischen Reiches!

Falls die Vereinigten Staaten, wie man hoffen möchte, bis zum Abschluß des Weltkrieges neutral bleiben sollten, wären sie von den Mittelmächten mit großer Vorsicht zu behandeln, da sie, trotz ihres verhältnismäßig jugendlichen Alters von nur 13 Jahrzehnten, insbesondere gegenüber Deutschland ein älteres Weltreich darstellen, daher den zum Weltreich aufstrebenden Mittelmächten, auch abgesehen von der Empfindung eines Tochterstaates gegenüber England, mit Wettbewerbsgefühlen gegenüberstehen, diesen Mächten innerlich feindlich gesinnt und besonders ihrem Kraft verleihenden Wirtschaftsbund abgeneigt sind. Es wäre von vornherein ratsam, zur Vermeidung handels- und zollpolitischer Schwierigkeiten die freie Durchfahrt durch die Dardanellen und den (etwa unter türkisch-mittelmächtliche Herrschaft gelangenden) Suezkanal gegen jene durch den Panamakanal auszutauschen, wie auch gegenüber Japan ein ähnliches Verfahren zu empfehlen wäre. All dies gilt natürlich unter der zur Zeit der Drucklegung dieser Zeilen (Anfang Mai 1916) nicht völlig sicher erscheinenden Voraussetzung, daß die Regierung der Vereinigten Staaten nicht etwa aus innerpolitischen Gründen (Rüstungspolitik) oder gewissermaßen aus englandfreundlichem Übermut zu Feindseligkeiten gegen die Mittelmächte schreiten wollte. Ein Anschluß der Vereinigten Staaten an einen Wirtschaftsbund der Ententeländer mit wechselseitigen Vorzugszöllen kann wohl für ausgeschlossen gelten, falls nur die Union bis zum Abschluß des Weltkrieges neutral

*) Erweiterte Wiedergabe des unter gleichem Titel am 7. Dezember 1915 im „Klub österreichischer Eisenbahnbeamten" gehaltenen Vortrages.

Digitized by Google

bleibt. Denn sie ist an und für sich einem Wirtschaftsbund der Ententegruppe, der Großbritannien handelspolitisch und geschäftlich übermächtig machen würde, ebenso abgeneigt wie einem solchen der Mittelmächte.

Hinsichtlich der drei skandinavischen Königreiche wäre festzustellen, daß Dänemark und Schweden von vornherein auf wirtschaftliche Freundschaft zu den Mittelmächten bedacht sind und bedacht sein müssen. Schweden steht den Mittelmächten sogar politisch sehr nahe, während Norwegen wirtschaftlich und politisch eher den Ententeländern, besonders Großbritannien zuneigt. Doch sind alle drei skandinavischen Staaten mit ihren schon vor dem Weltkriege bedeutenden und durch ihn namhaft gewachsenen Schiffahrtsinteressen auf die freie Durchfahrt durch die Dardanellen und den (etwa in den türkisch-mittelmächtlichen Bereich gelangten) Suezkanal in hohem Maße angewiesen.

Auf der Pyrenäen-Halbinsel steht bekanntlich Spanien den Mittelmächten in wirtschaftlicher und politischer Beziehung ähnlich nahe wie Schweden im Norden. Spanien dürfte nach dem Weltkrieg in guter wirtschaftlicher und politischer Freundschaft mit den Mittelmächten verharren. Portugal neigte während des Weltkrieges stets dem Vierverband zu, so daß gleich zu Beginn von militärischer Beihilfe Portugals für England die Rede war. Aber England hat hier wie in manchen anderen Fällen durch Ausübung eines als wirtschaftlicher Schaden und nationale Demütigung empfundenen Druckes sich allzuviel erlaubt, so daß die Stimmung noch in den ersten zwei Monaten des Jahres 1916 eher im Umschlagen begriffen zu sein schien. Doch wurde Deutschland durch die von Großbritannien in der ersten Märzhälfte 1916 erzwungene Beschlagnahme der in den Häfen Portugals befindlichen deutschen Schiffe zur Kriegserklärung an Portugal veranlaßt, da die deutsche Regierung diesen Schritt als schnöde Verletzung der deutschen Rechte und Interessen empfand. Jedenfalls wird aber Portugal mit seinen Ausfuhrinteressen in Wein, Südfrüchten, Korkwaren, Sardinen usw. nach wie vor auch in bedeutendem Ausmaß auf die Märkte der Mittelmächte angewiesen bleiben; es wird daher kaum geneigt sein, um unsicherer britischer und französischer Zugeständnisse willen gegenüber Deutschland und Österreich-Ungarn in einem andauernden Zollkriegszustand zu verharren.

Auch Griechenland stand dem Vierverband sehr nahe, so daß die Möglichkeit einer militärischen Beihilfe Griechenlands für die britisch-französischen sowie russischen und serbischen Zwecke Anfang Oktober 1915 sehr nahegerückt zu sein schien. Aber gegenüber Griechenland hat die Entente den Bogen gewaltig überspannt, und die dortige Stimmung hat sich eher zu ihren Ungunsten gewendet. Im Hinblick auf die bedeutenden Absatzmöglichkeiten, die für griechische Waren nicht nur in Deutschland und Österreich-Ungarn, sondern gerade auch in Bulgarien und der Türkei bestehen, wäre sogar ein nach Friedensschluß eintretender unmittelbarer Anschluß Griechenlands an einen Wirtschaftsbund der Mittelmächte nicht unwahrscheinlich. Jedenfalls bildet für Griechenland die freie, unbehinderte Schiffahrt durch die Dardanellen eine Lebensfrage, und auch jene durch den Suezkanal (falls dieser in den Bereich des mittelmächtlichen Bundes käme) ist für die griechische Volkswirtschaft hochwichtig.

Rumänien stand während des Weltkrieges, gemäß den Stimmungen seiner herrschenden Klassen, der Entente ungemein nahe, wäre aber, nach Beendigung des Weltkrieges, handelspolitisch von einem Wirtschaftsbund der beiden Mittelmächte mit Bulgarien und der Türkei völlig abhängig, da dieser Bund die Donau, die Dardanellen und vielleicht auch den Suezkanal beherrschen wird. So unwahrscheinlich es auch nach der Stimmung Rumäniens während der ersten 1½ Jahre des Weltkrieges vorkommen mag, ist es daher doch nicht ausgeschlossen, daß es die maßgebenden Kreise Rumäniens nach Beendigung des Weltkrieges für nützlich und vielleicht sogar für notwendig halten werden, einem Wirtschaftsbund der Mittelmächte beizutreten.

Die Schweiz war während des Weltkrieges, abgesehen von gewissen Vorkommnissen in der französischen Westschweiz, stets bestrebt, wirtschaftlich und politisch Neutralität zu wahren; sie wird auch nach Kriegsende von der gleichen Gesinnung beherrscht sein. Man empfand in der Schweiz sogar nicht geringe Besorgnis vor der Ländergier Italiens, hegte aber auch lebhafte Abneigung gegen einen Wirtschaftsbund der Mittelmächte; denn bei handelspolitischen Verhandlungen mit diesem Bund wird die schweizerische Regierung in weit schwierigerer Stellung sein, als bei Verhandlungen mit Deutschland oder Österreich-Ungarn, geschweige denn mit Bulgarien oder der Türkei allein. Die Schweiz wäre ebensowenig von einem engeren wirtschaftlichen Zusammenschluß der Ententeländer entzückt; aber es wird von dem Willen der schweizerischen Wirtschaftspolitiker nicht abhängen, ob es zu dem einen oder anderen großen Gebilde kommt oder nicht.

Bei den Republiken des romanischen Amerika ist die Achtung vor den Mittelmächten infolge des Weltkrieges bedeutend gestiegen. Besonders die Waffenindustrien Deutschlands und Österreichs dürften nach Abschluß des Krieges im romanischen Amerika glänzende Geschäfte machen. Die dortigen Länder denken gar nicht daran, nach dem Kriege den Ententeländern wirtschaftlich tributär zu werden, zumal die wichtigste Stütze der britisch-französischen Macht innerhalb des romanischen Amerika, nämlich der in das Ausland fließende Kapitalsreichtum, gerade durch den Weltkrieg schwer geschädigt worden ist. Eher dürften die Mittelmächte im romanischen Amerika insofern auf Schwierigkeiten stoßen, als die durch den Krieg zu gewaltigem Kapitalsreichtum gelangte große nordamerikanische Republik anscheinend gewillt und befähigt ist, im Außenhandel der Länder des romanischen Amerika durch umfangreichere auswärtige Kapitalsanlagen eine bedeutendere Stellung zu gewinnen. Besonders Brasilien hat die britisch-französische Absperrung vom Handel mit den Mittelmächten, die zu den stärksten Abnehmern seines Kaffees zählten, schwer empfunden, und auch die anderen Republiken des romanischen Amerika hatten hiedurch mehr oder weniger zu leiden. Chile steht sogar vor der Gefahr, Deutschland als Abnehmer für seinen Salpeter ganz oder zum großen Teil zu verlieren, da man sich im Deutschen Reich während des Weltkrieges entschlossen hat, die Verwertung des Luftstickstoffes in der Düngmittelerzeugung in großem Stil zu betreiben. Es ist deshalb ganz unwahrscheinlich, daß es der britisch-französischen Diplomatie nach Beendigung des Weltkrieges gelingen könnte, einen nennenswerten Teil des romanischen Amerika in einen den Mittelmächten feindseligen Wirtschaftsbund hineinzubringen.

Wären aber auch alle hier angeführten Gründe minder durchschlagend, als sie tatsächlich sind, die dagegen sprechen, die Gefährlichkeit eines von den Ententeländern gegen uns geführten Wirtschaftskrieges nach dem Weltkrieg zu überschätzen, auch dann wäre auf folgende Umstände hinzuweisen: Die Entwicklung des Weltmarktes ist stets reich an Überraschungen, die sogar den erfahrensten Kenner weltwirtschaftlicher Verhältnisse unerwartet kommen. Dringende Bedürfnisse, die durch natürliche oder politische Zwischenfälle und unglückliche Ereignisse, wie Mißernten, Arbeitskämpfe, Waggonmangel, Verkehrsstörungen usw., hervorgerufen werden, verlangen gebieterisch nach Deckung mit den Hilfsmitteln des Auslandes, ohne viel nach der Höhe der Zollsätze oder politischer Abneigung und Zuneigung zu fragen. Zu solchen Überraschungen dürfte es in den völlig unüber-

Digitized by Google

sichtlichen Verhältnissen öfters kommen, die auf dem Weltmarkt nach Beendigung des Weltkrieges wohl noch Jahre hindurch bestehen werden.

Auch bei den Friedensverhandlungen können sich, ähnlich wie beim Wiener Kongreß, der 1814/15 die napoleonischen Kriege abschloß, große Überraschungen ereignen. Feinde können zu Freunden werden und umgekehrt, wodurch die Grundlagen des Wirtschaftskrieges der Entente nach dem Weltkrieg vielleicht bis zur Unbrauchbarkeit verschoben würden. Auch die nach Friedensschluß zu erwartenden heftigen Arbeitskämpfe wären hier zu erwähnen. Sie dürften teils mit der im Krieg eingebürgerten billigeren Frauenarbeit zusammenhängen, teils den Ausgleich des gesunkenen Geldwertes durch höhere Nominallöhne bezwecken. Diese Arbeitskämpfe werden geeignet sein, den nationalistischen Überschwang der Kriegszeit herabzustimmen sowie den internationalen Verbindungen zwischen den Arbeitnehmern einerseits, den Arbeitgebern andererseits von neuem zur lebendigen Wirksamkeit zu verhelfen.

Auf keinen Fall haben die Mittelmächte Anlaß, nach sieghaft beendetem Weltkrieg einem nachherigen Wirtschaftskrieg mit Bangen entgegenzublicken. Die größte Gefahr liegt im eigenen Land. Namentlich in Österreich-Ungarn mag kleinliche Ängstlichkeit einzelner bisher besonders begünstigter Zollnutznießer und nationalistische oder staatsrechtliche Querköpfigkeit dazu führen, den Bereich des mitteleuropäischen Wirtschaftsbundes möglichst einzuschränken. Dies muß aber nach Kräften verhütet werden, da dieser Wirtschaftsbund das Hauptbollwerk darstellt, das wir den Ententeplänen eines Wirtschaftskrieges nach dem Weltkrieg entgegenzustellen haben. Ohne diese Schutzwehr könnte den Mittelmächten sogar eine auf die Weltreiche Großbritanniens und Frankreichs beschränkte Vereinigung zu Wirtschaftskriegszwecken viel Schwierigkeiten und Sorgen bereiten.

VERSCHIEDENES.

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben zufolge Allerhöchsten Handschreibens vom 27. August d. J. den nachstehend angeführten Eisenbahnbediensteten die Kriegsdekoration beziehungsweise das Band der Tapferkeitsmedaille zu den ihnen bereits verliehenen Friedensdekorationen allergnädigst zu verleihen geruht: die Kriegsdekoration zum Großkreuze des Franz Joseph-Ordens: dem Geheimen Rate, Sektionschef im Eisenbahnministerium, Direktor der Nordbahndirektion Dr. Karl Freiherrn von Banhans; die Kriegsdekoration zum Komturkreuze des Franz Joseph-Ordens mit dem Stern: dem Ministerialrate im Eisenbahnministerium, Direktor der Nordwestbahndirektion Dr. Alb. Geutebrück, dem Ministerialrate im Eisenbahnministerium Heinrich Hirt, dem mit dem Titel eines Ministerialrates bekleideten Staatsbahndirektor Dr. Hans Kolisko, die Kriegsdekoration zum Komturkreuze des Franz Joseph-Ordens: dem mit dem Titel eines Sektionschefs bekleideten Generalinspektor der ehemaligen Staatseisenbahngesellschaft Rudolf Karasek, dem mit dem Titel eines Hofrates bekleideten Generalinspektor der ehemaligen Staatseisenbahngesellschaft Viktor Reiber, dem mit dem Titel eines Hofrates bekleideten Staatsbahndirektor Dr. Rudolf Schmitz, die Kriegsdekoration zum Ritterkreuze des Franz Joseph-Ordens: dem Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Edmund Franz, den Inspektionsräten Friedrich Fröhlich und dem Oberstaatsbahnrat Emil Hauff, dem Oberinspektor der Eisenbahn Wien - Aspang Josef Képes Edlen von Somogy, den Oberstaatsbahnrate Karl Klaudy, dem Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Erwin Lihotzky, dem Staatsbahnrate Dr. Hermann Liebscher, dem mit dem Titel eines Oberstaatsbahnrates bekleideten Staatsbahnrate Dr. Ludwig Pferinger, dem Oberstaatsbahnrate Theodor Freiherrn von Rinaldini, dem Staatsbahnrate Bernhard Stöger, dem Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Franz Wimmer, das Band der Tapferkeitsmedaille zum goldenen Verdienstkreuz mit der Krone: dem Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Leo Wettendorf, das Band der Tapferkeitsmedaille zum goldenen Verdienstkreuze: dem mit dem Titel eines Bauoberkommissärs bekleideten Baukommissär der österreichischen Staatsbahnen Karl Czeiger,

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Aus dem Personalstande der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke) wurden in weiterer Folge für militärische Verdienste ausgezeichnet: Durch Verleihung des „Signum laudis“: Kontrollor Robert Pokorny, Betriebsdirektion; Ingenieur Josef Wittek, Heizhausleitung Oderberg. Durch Verleihung des silbernen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: Kanzleimanipulant Viktor Chudoba, Betriebsdirektion; Stationsaufseher Johann Nickmann, Station Lonkau; Lokomotivführer Johann Lorenz, Heizhausleitung Karwin. Durch Verleihung der silbernen Krieger-Verdienstmedaille am Bande des Eisernen Kreuzes: Bahnaufseher-Anwärter Johann Nohel, Ingenieur-Sektion C III. Durch Verleihung der silbernen Ehrenmedaille vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration: Kanzleimanipulant Gustav Klapsia, Station Oderberg; ferner haben Se. k. u. k. Apostolische Majestät mit Allerhöchster Entschließung vom 10. Juni 1916 in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehre zu verleihen geruht: das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Oberingenieur Otto Alscher, den Ingenieuren Bertold Altmann und Anton Dimmer, den Beamten Emil Polednik und Franz Buchta und das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Bahnaufsehern Josef Schebek und Wilhelm Neußer.

Die Bagdadbahn und Mesopotamien. In der 381. Sitzung der Berliner Geographischen Gesellschaft hielt Geheimrat Professor Dr. Frech aus Breslau einen Vortrag über die Bagdadbahn und Mesopotamien, den wir teilweise wiedergeben.

Der Vortragende, der als geologischer Sachverständiger bei dem Bau der Bagdadbahn zugegen war, sprach zunächst über die Wichtigkeit dieser Bahn für die landwirtschaftliche, strategische und Handelsentwicklung des türkischen Reiches. Die anatolisch-mesopotamische Hauptlinie ist zu etwa drei Viertel ausgeführt. Die geographische Linienführung hing nicht nur vom Gelände ab, sondern auch vor allem von den diplomatischen Verhandlungen, bei denen die Eifersucht Rußlands und die Mißgunst Frankreichs und Englands ein Vorspiel des Weltkrieges bildeten. Während noch 1911 für die Endstrecke Bagdad—Basra—Persischer Golf eine internationale Beteiligung der Türkei, Deutschlands, Englands und Frankreichs vorgesehen war, wird jetzt auch dieses Schlußstück deutscher Arbeit und deutschem Kapital allein vorbehalten bleiben. Die deutsche Bahn wird Basra, Koweit und damit das Meer erreichen, denn durch die wohl ausführbare Vertiefung des Schatt el Arab gelangt Basra in dieselbe Verbindung mit dem Per-

Digitized by Google

sischen Golf wie Hamburg mit der Nordsee. Für den Weg, der für die Bahn gewählt wurde, war maßgebend, daß das Hauptziel, Bagdad—Basra auf der geradesten Linie erreicht werden mußte. Nur so konnte die Hauptbahn das politische, ökonomische und strategische Rückgrat des Osmanischen Reiches in Asien werden. Die wasserarme Hochfläche im Inneren Kleinasiens mußte auf jeden Fall umgangen werden. Dies sollte zunächst auf dem östlichen Wege über Angora geschehen. Doch wurde dieser Plan, auf die Einsprache Rußlands hin, aufgegeben und die Bahn westlich der Steppen über Konia, den Taurus. durch das ebene Kilikien und über den Gebirgswall des Amanos angelegt. Zahlreiche Lichtbilder zeigten die Schwierigkeiten, die der Bahnbau gerade beim Überschreiten der Gebirge zu überwinden hatte, aber auch die großen landschaftlichen Schönheiten der Strecke (die wohl nach dem Frieden das Reiseziel vieler Deutschen werden wird). Ermöglicht doch auch die Bagdadbahn den bequemen Besuch alter, berühmter Kunststätten aus dem Altertum und Mittelalter.

Der Anstieg von der 1200 bis 1300 *m* hohen inneren Hochfläche zum Taurus ist zwar weder schwierig noch steil, dagegen muß der gewaltige Südabsturz des kilikischen Taurus auf einer verhältnismäßig nicht allzu ausgedehnten Strecke in dem durch äußerst steile Wände begrenzten Canon der großen Tschakitschlucht überwunden werden.

Von Konia bis Eregli und weiter bis zu dem großen nordsüdlichen innertaurischen Längstal folgt die Bahnlinie der alten Heerstraße, auf der schon der jüngere Kyros, Alexander der Große und die Scharen des ersten Kreuzzuges dahingezogen sind. Im 19. Jahrhundert fanden hier Kämpfe zwischen Ibrahim Pascha und den türkischen Truppen statt, an die noch manche Festungswerke erinnern. Von Ulu-Kischla (östlich von Eregli) an fällt die Bahnlinie mit dem Oberlaufe des Tschakit zusammen. Bei der großen Karawanserei Bosanti Han (Posidonion) führt die alte Heerstraße — immer noch in dem nordsüdlichen, durch den Gebirgsbau vorgezeichneten Längstal — fast 700 *m* zu dem 1400 *m* hohen Tekir-Passe empor und dann durch die enge kilikische Pforte, das heißt durch den Beginn eines neuen Durchbruchtales zur Ebene abwärts. Die verlorene Steigung von 700 *m* mußte im Sinne eines rationellen Bahnbetriebes vermieden werden, und die Linie folgt daher dem Tschakittal, das in der „kleinen Schlucht" keine technischen Hindernisse bietet.

Um so schwierigere Aufgaben erwarteten den Ingenieur in der Canonlandschaft der „großen Schlucht" mit ihren außerordentlich steilen, durch zahlreiche Steinschläge gefährdeten Wänden. Hier handelte es sich besonders um die durch eingehende geologische Untersuchungen zu lösende Frage, ob eine Linienführung im Bereiche der Wände teils auf offener Strecke, teils unter Ausführung kleiner Tunnels und Galerien möglich sei, oder ob Erdbebengefahr und Steinschlag die Anlage weniger größerer Tunnels erfordern. Die geologische Untersuchung der jüngsten Ablagerungen und der Bauzustand der mittelalterlichen Burgruinen ließ nun erkennen, daß im Taurus zerstörende Erdbeben nicht zu fürchten sind. Jedoch gab die in der großen Schlucht überall beobachtete Steinschlaggefahr, die am Nordeingang im Bereiche eines ausgedehnten Bergsturzes besonders groß ist, die Entscheidung zugunsten dreier großer Tunnels. Die Vollendung der Gesamtlinie wird durch diese langwierigen Taurusbauten nicht aufgehalten werden. Der schon vollendete Ananos-Tunnel bei Bagtsché (zwischen Aleppo und Adana) ist fast 5 *km* lang. Es fehlen nun noch zwei Tunnels mit 11·5 *km* Bahnlänge. Auf dieser Strecke wird aber der Vekehr zurzeit durch Automobile auf einer sehr guten Straße unterhalten. Von der Verbindung Konstantinopel—Bagdad fehlen dann ferner die Strecke zwischen Ras el Ain (etwa halbwegs zwischen Euphrat und Tigris) und Mossul (dem alten Ninive gegenüber) und die Strecke Mossul—Sammara im Tigristal. Aber auch diese fehlenden Stücke sind leicht durch andere Verkehrsmittel zu überwinden, so daß jetzt schon die Munitionsversorgung der türkischen Truppen in Mesopotamien ohne Schwierigkeiten vor sich geht. Besonders wichtig war die Vollendung der gewaltigen Euphratbrücke bei Djeroblus. Welche Erleichterung sie für den Verkehr bildet, zeigten Bilder der alten primitiven Flußüberbrückungen. Zahlreiche Bilder gaben ferner einen Einblick in die wirtschaftlichen Möglichkeiten der zum Teil gänzlich erstorbenen Flächen der Kulturländer des Altertums und des frühen Mittelalters. Alle diese entwicklungsfähigen Gebiete werden durch die Bagdadbahn aufgeschlossen werden. Schon jetzt wird an der Bahn rationelle Bewässerung der trockenen Gebiete durch Anlage von Staudämmen und Kanälen angebahnt, andererseits ist durch Versuch erwiesen, daß der an sich schon fruchtbare Boden durch künstliche Düngung noch in seiner Ertragsfähigkeit gesteigert werden kann. So kann sicher Kilikien in Zukunft eine große Rolle als Baumwolland spielen, da schon jetzt die jährliche Baumwollproduktion ebenso groß ist, wie die von Afrika ohne Ägypten. Ein reiches Produktionsgebiet wird sicher zukünftig auch Mesopotamien werden, wenn die notwendige künstliche Bewässerung nicht mehr, wie jetzt, auf Schöpfrädern beruht, sondern auf der Anlage von Staudämmen und Berieselungskanälen. Die Bewässerung ist den ganzen Sommer durch ausführbar, und da der Boden infolge des seit Jahrhunderten Brachliegens überall eine bemerkenswerte Fruchtbarbeit aufweist, so lohnen sich die großen Kosten der Anlagen wohl, besonders wenn durch das Schlußstück der Bagdadbahn erst das Land für den Handel aufgeschlossen ist. Besonders wertvoll ist. daß die Verschiedenheit der Höhenlage in Mesopotamien große Mannigfaltigkeit der Kultur ermöglicht und vor allem eine doppelte Bestellung: Körnerbau im Winter, Baumwollpflanzungen im Sommer. Durch die Vermehrung des Körnerbaues wird die Türkei von der bisher notwendigen Einfuhr von Brotgeteide frei werden. (Die Türkei bezog bisher jährlich aus Rußland 38.000 *t*, aus Rumänien 37.000, aus Bulgarien 31.000, aus den beiden letztgenannten Ländern also zusammen 68.000 *t*.) Mehr für die Zukunft wird die Baumwollausfuhr wichtig werden, und außerdem der Bezug der vor dem Kriege aus der Türkei nach England gehenden Gerste. Jedenfalls eröffnet die sichere Verzinsung, die in Kleinasien die Getreidesendungen der anatolischen Bahn einbrachten, bevor noch ein Durchgangsverkehr möglich war, auch für Mesopotamien die günstigsten Aussichten.

Ergebnisse der königl. sächsischen Staatsbahnen 1914. Nach dem vor kurzem erschienenen „Statistischen Bericht über den Betrieb der unter königl. sächsischer Saatsverwaltung stehenden Staats- und Privateisenbahnen im Jahre 1914" betrug die Betriebslänge am Jahresschluß 1914 insgesamt 3378·04 *km* gegen 3372·41 *km* im Jahre 1913. Davon sind Eigentum des sächsischen Staates 3347·95 *km*, nämlich 2836·80 *km* Vollspurbahnen und 511·15 *km* Schmalspurbahnen. Die längste der vollspurigen Strecken ist die Linie Leipzig, Bayr. Bhf.—Hof mit 164·61 *km*, die längste der schmalspurigen die Linie Wilsdruff—Gärtitz mit 51·86 *km*. Von der Eigentumslänge liegen innerhalb des Königreiches Sachsen 3011·23 *km*, außerhalb (in Preußen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Altenburg, Reuß ä. L., Reuß j. L. und Österreich) 336·72 *km*. An das Schienennetz der Staatsbahn sind 1137 dem nicht öffentlichen Verkehr dienende Bahnanlagen angeschlossen.

Die Entwicklung der sächsischen Staatsbahnen seit Erbauung der ersten Eisenbahnstrecke (bekanntlich Leipzig—Althen) wird in umfangreichen Tabellen gezeigt. Wir entnehmen ihnen die folgenden Zahlen: Im Jahre 1837: 14·27 *km*, 1847: 349·45, 1857: 600·42, 1867: 1029·22, 1877: 2068·61, 1887: 2467·48, 1897: 2964·84, 1907: 3238·34, 1914:

Digitized by Google

3378·04 *km*. Am raschesten ist demnach der Bahnbau in den Jahren nach dem deutsch-französischen Kriege vorgeschritten.

Für den Bau der sächsischen Staatsbahnen sind bis Ende 1914 Mk. 1,285,954.692 aufgewendet worden, wovon Mk. 233,567,694 auf Beschaffung der Fahrzeuge entfallen.

An Fahrzeugen waren Ende 1914 vorhanden: 1656 Lokomotiven, 4809 Personenwagen mit 248.341 Plätzen sowie 46.218 Gepäck- und Güterwagen. Die Gesamtzahl der im Jahre 1914 geförderten Züge einschließlich der Güterzüge betrug 1,117.443. Die Kosten des Brennmaterials zur Lokomotivfeuerung beliefen sich auf über Mk. 12,000.000, sie waren damit um mehr als Mk. 1,500.000 geringer als im Vorjahre.

Der Personen- und Güterverkehr wurde vom August an durch den Krieg nachteilig beeinflußt. Die Zahl der beförderten Personen betrug insgesamt 108,342.942 gegen 126,869.237 im Jahre 1913, der Kriegsausbruch verursachte demnach einen Rückgang um 18,500.000. Die Einwirkung des Krieges zeigt sich besonders in der erhöhten Benutzung der 3. Wagenklasse durch Militärpersonen, die von 1,317.944 (1913) im Berichtsjahre auf 3,442.150 stieg. Die Kriegsmonate selbst zeigen folgendes Bild: Im August und September fiel die Gesamtzahl der beförderten Personen von 22,146.916 (1913) auf 10,696.235, also um 11,500.000; dagegen stieg die Zahl der auf Scheine beförderten Militärpersonen von 79.150 (1913) auf 705.000. Noch deutlicher erkennt man den Krieg aus den Zahlen für das letzte Vierteljahr 1914, in welchem der Gesamtpersonenverkehr von 31,175.280 Personen (1913) auf 21,281.058 Personen sank, während auf Scheine 499.685 Militärpersonen befördert wurden gegen 17.166 im gleichen Zeitraume des Vorjahres.

Im Güterverkehr sank das Gewicht der beförderten Güter von 41,481.870 *t* (1913) im Berichtsjahre auf 36,126.007 *t* herab. Der durch den Krieg verursachte Ausfall war auch hier am stärksten im August fühlbar, im Dezember war er nur noch gering; befördert wurden 2,935.477 *t* gegen 3,197.042 im Dezember (1913). Jedenfalls zeigen die Zahlen deutlich, daß sich sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr erfreulicherweise bereits in den ersten fünf Kriegsmonaten wesentlich erholt hatten.

Was den Verkehr der einzelnen Bahnstationen betrifft, so steht naturgemäß Dresden als Mittelpunkt Sachsens an erster Stelle; es reisten auf sämtlichen Dresdner Bahnhöfen einschließlich der Vorortebahnhöfe insgesamt 12,623.700 Personen ab. Nächst Dresden folgt Chemnitz, das einschließlich seiner sechs Vorortebahnhöfe die stattliche Zahl von 8,064.727 abgereisten Personen aufweist. Seiner geographischen Lage entsrpechend folgt Leipzig erst an dritter Stelle mit nachstehenden Zahlen: Hauptbahnhof, sächsische Seite, 3,071.506, Bayrischer Bahnhof 2,575.833, Bahnhof Leipzig-Connewitz 275.949, Leipzig-Stötteritz 11.647 und Plagwitz-Lindenau 63.177, zusammen also 5,998.102 Personen. — Von den Schmalspurbahnen wies den stärksten Verkehr die erzgebirgische Strecke Hainsberg—Kipsdorf auf; ihr folgen die Strecken Zittau — Oybin und Potschappel—Nossen.

Im sächsischen Güterverkehr steht Zwickau an der Spitze mit 3,021,548 *t* im Jahre 1914 gegen 3,507.854 *t* 1913. — Stark gesunken gegen das Vorjahr ist auch der Kohlenverkehr auf den sächsischen Staatsbahnen; im Jahre 1914 wurden 14,706.442 *t* befördert gegen 16,514.081 *t* 1913, demnach 1,807.739 *t* weniger.

Die Summe aller Einnahmen aus dem Betrieb der sächsischen Staatseisenbahnen- sowie der unter der Verwaltung der Generaldirektion stehenden Straßenbahnen und Kraftwagenlinien stellte sich 1914 auf Mk. 181,664.466, wozu noch etwa Mk. 1,300.000 aus der Beförderung von Militärpersonen und Militärgut im Wechsel- und Durchgangsverkehr kommen, über die am Jahresschlusse noch nicht abgerechnet werden konnte. Die Summe aller Ausgaben einschließlich der Beiträge zur Verzinsung und Tilgung der Staatsschulden betrug dagegen Mk. 189,626.747. Im einzelnen brachten die Staatseisenbahnen einen Überschuß von Mark 24,118.820, die Straßenbahnen einen solchen von Mk. 15.686 und die Kraftwagenlinien einen solchen von Mk. 35.541. Gegen 1913 waren die Überschüsse aus den Staatseisenbahnen und den Straßenbahnen um rund 28,500.000 geringer, während der Überschuß aus den Kraftwagenlinien infolge der sehr notwendig gewordenen Eröffnung neuer Strecken um rund Mk. 10.000 gestiegen ist.

Die Zahl der Eisenbahnunfälle war im Jahre 1914 erheblich geringer als 1914 (208 gegen 254). Es verunglückten nur 15 Reisende gegen 97 im Jahre 1913.

BUCHANZEIGEN.

Die Eisenbahngesetzgebung des Bundes (Schweiz). Textausgabe mit Anmerkungen und Sachregister. Herausgegeben von Dr. Jul. Ötiker in Berlin. Verlag von Vogt-Schild in Solothurn.

Der vorliegende III. Teil dieses hervorragenden Gesetzsammelwerkes enthält die die Rechtsverhältnisse der schweizerischen Bundesbahnen regelnden Grund- und sonstigen Gesetze, und zwar: über Rückkauf der Eisenbahnen und Organisation der Bundesbahnen, über Tarifwesen, Rechnungswesen, Besoldungswesen, endlich die Rückkaufsverträge und die Gesetze über Erwerbung und Bau von Eisenbahnen durch den Bund. Durch die genaue Anführung der parlamentarischen und sonstigen Materialien sowie des Schrifttums und durch die knappen, aber inhaltsreichen Anmerkungen erhält das Werk wissenschaftlichen Wert, das auch für den außerschweizerischen Eisenbahnjuristen große Bedeutung besitzt.

Der Europäische Krieg und der Weltkrieg. Historische Darstellung der Kriegsereignisse von 1914/16. Von A. Hemberger. Mit vielen Bildern, Karten und Plänen. Das Werk erscheint in zehntägigen Heften, Großoktavformat, zu 50 h. A. Hartlebens Verlag in Wien und Leipzig.

Das große Geschichtswerk A. Hembergers ist nun mit den Heften 55 bis 60 bis zum Abschluß des dritten Bandes gediehen und umfaßt die Darstellung der Kriegsereignisse etwa bis zum Beginn der großen Offensiven im Westen und Osten im Jahre 1916. Wiederholt ist der klaren, sachlichen Darstellung der großen Geschehnisse Anerkennung gezollt worden; wir können hier nur bemerken, daß auch der abgeschlossene dritte Band sich seinen Vorgängern in jeder Hinsicht würdig anreiht. Man darf die Fortsetzung des beachtenswerten Geschichtswerkes mit um so größerer Spannung entgegensehen, als es hier die Höhepunkte des großen Völkerringens zu schildern gilt. Bildschmuck, Karten und Ausstattung halten sich auch in den vorliegenden Heften auf der bisherigen Höhe. — Der so lange andauernde Völkerkrieg hat die Erweiterung des Werkes um 20 Hefte, einen vierten Band, nötig gemacht. Hoffen wir, daß diese Schilderung der kriegerischen Ereignisse damit ihr Ende finden kann; wer wünschte das nicht von ganzem Herzen!

KLUBNACHRICHTEN.

Veränderungen im Stande der Klubmitglieder im III. Vierteljahr 1916.

Eingetreten sind als ordentliche Mitglieder die Herren:

Wilhelm Hahn, Oberrevident und Bureauvorstand der k. k. Direktion für die Linien der St.-E.-G.

Leopold Ritter von Stockert, k. k. Regierungsrat, Klosterneuburg.

Digitized by Google

Als außerordentliches Mitglied Herr Viktor Ritter von Grzesicki, Wien.

Gestorben sind die Herren: Anton Albert, Zentralinspektor i. R., Innsbruck, Paul Eckstein, Oberkommissär der k. k. Nordwestbahndirektion.

Stand mit Ende September 1916: 1 Ehrenmitglied, 1 lebenslängliches, 596 ordentliche, 15 außerordentliche, 49 unterstützende, im ganzen 662 Mitglieder.

Neue Begünstigungen*).

Die P. T. Klubmitglieder werden aufmerksam gemacht, daß das Flottenvereinskino unseren Mitgliedern und deren Familien die in Heft 1 vom 1. Jänner d. J. angekündigten Ermäßigungen gegen Vorweisung der Klubmitgliedskarte an der Kassa gewährt. Es muß jedoch die Klubmitgliedskarte vorgewiesen werden, um auch für Angehörige die Ermäßigung zu genießen, da bei Vorweisung der amtlichen Eisenbahnbedienstetenlegitimation die Ermäßigung nur für die eigene Person gewährt wird.

* * *

Für das neuerbaute „Dianabad" sind Anweisungen auf ermäßigte Karten für alle Badeabteilungen (ausgenommen Kurmittelanstalt und Volksbäder) im Klubsekretariate erhältlich.

Das Benefizienkomitee.

*) Wir ersuchen, von dieser sowie von allen bisherigen Begünstigungen Bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und etwaige, auf die begünstigungen bezüglichen Wünsche und Beschwerden dem Klubsekreteriate brieflich bekanntzugeben.

Eisenbahnsignallaternen

jeder Art, ferner alle Lampen und **Beleuchtungskörper** für **Waggon-** und **Bahnhofsbeleuchtung** auch elektrische, liefert billigst

SIGMUND EGER, Lampen- und Metallwarenfabrik, Prag II.

Vermittlung von Schlüssen für 1917 wird honoriert.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in prächtigster Lage mit eigenem Park

Die Hotelverwaltung

Jahreszertifikate für Hof- und Staatsbedienstete, gültig zu Fahrten zum ermäßigten Preise auf den Linien der Südbahn, werden mit Rücksicht auf die kaiserliche Verordnung über die Erhöhung der Stempelgebühren ab 1. Oktober d. J. zu nachstehenden Preisen ausgegeben:

I. Klasse	. . . . .	K 26·—
II. „	. . . . .	„ 13·—
III. „	. . . . .	„ 6·50

In der Monarchie best eingeführtes Teilzahlunghaus der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche

liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5. K. k. hand.-ger. prot. Uhrmacher. K. k. beeideter Sachverständiger.

Anglo-Oesterreichische Bank.

Einladung

zur

außerordentlichen

Generalversammlung

der Aktionäre der Anglo-Oesterreichischen Bank, welche am **11. Oktober 1916,** um 6½ Uhr abends, im **Kassensaale** der Anglo-Oesterreichischen Bank (I, Strauchgasse 1) stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung:

1. Beschlußfassung über die Ermächtigung des Generalrates zur eventuellen Erhöhung des Aktienkapitales von K 100,000.080 auf K 130,000.080 durch Ausgabe von 125.000 Stück volleingezahlter Aktien à K 240 Nominale und die Beschlußfassung über die entsprechende Änderung der Statuten.
2. Bestätigung der Kooptation eines Mitgliedes des Generalrates.

25 Aktien berechtigen zu einer Stimme. Die stimmberechtigten Herren Aktionäre, welche zu der Generalversammlung entweder persönlich oder durch Stellvertreter erscheinen wollen, haben bis einschließlich **4. Oktober 1916** ihre Aktien samt den nichtfälligen Coupons in **Wien** bei der **Liquidatur der Anglo-Oesterreichischen Bank** und **außer Wien** bei den **Filialen der Anglo-Oesterreichischen Bank** zu hinterlegen. Vollmachten können nur an stimmberechtigte Aktionäre erteilt werden.

Wien, am 23. September 1916.

Der Generalrat.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Schnelldreh-Revolverstahl №5% Marke: 5%

als **Schnell-** und **Hart-Drehstahl** noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 ◻ **Wien X/1** ◻ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
◻ Turin 1911: 2 Große Preise ◻

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkuppingen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbeneinlage. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftzangrahmen. — Bremsen-Regulierverrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, /49 c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Heiz- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Briketwerken in Dzieditz (Österr. Schlesien).

A. Fross-Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

◻ Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, ◻ Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.

Zweigniederlassung: Prag, VII. Bubnaerstraße 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.

Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- u. Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.

◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von B. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 20. Wien, den 15. Oktober 1916. XXXIX. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — **für das Deutsche Reich:** Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — **im übrigen Auslande:** Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Der elektrische Betrieb auf den Linien des Engadins. Von L. Kohlfürst. — Kriegshygienische Eindrücke. Vortrag, gehalten am 21. März 1916 im Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten, von Obersanitätsrat Dr. A. Bogdan. (Schluß folgt.) — Verschiedenes: Personalnachricht. Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Die Eisenbahnschäden in Ostpreußen. Maritzazüge nach Bulgarien. Die preußischen Staatseisenbahnen im Kriege. Straßenbahn und Schnellverkehr in Berlin. Die Fernsprecheinrichtungen der Erde. — Buchanzeigen: Die Kolonialbahnen. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

* * *

Unter Vorsitz Sr. Exzellenz des Herrn Klubpräsidenten Dr. von Wittek fand über Anregung des Herrn Vizepräsidenten Oberstaatsbahnrates Dr. Hauler am 9. Oktober eine Besprechung über im Interesse unserer Klubmitglieder anzubahnender wirtschaftlicher Maßnahmen statt, an welcher außer den genannten Funktionären der Schriftführer Staatsbahnrat Dr. Leipen, der Obmann des Begünstigungskomitee Inspektor Taussig, ferner die Wirtschaftsdamen des Klub: Fräulein Irma von Wittek, die Frauen Inspektor Gans, Fabrikant Koch, Direktor Proch, Staatsbahnrat Stöger und kais. Rat Woitischek teilnahmen.

Es wurde beschlossen, in erster Linie den Anschluß des Klub an eine bereits bestehende wirtschaftliche Vereinigung anzustreben, gegebenenfalls jedoch die Beschaffung und Verteilung der notwendigsten Lebensmittel und Bedarfsartikel durch den Klub selbst zu besorgen. Mit der Durchführung wurden die Herren Dr. Hauler, Dr. Leipen und Inspektor Taussig betraut.

Der elektrische Betrieb auf den Linien des Engadins.

Von **L. Kohlfürst.**

Unter dieser Überschrift liegt uns ein vor kurzem aus dem Verlage des „Art. Institutes Orell Füssli" in Zürich hervorgegangenes Druckwerk*) vor, das — wie hier gleich im vorhinein betont werden mag — nach jeder Richtung hin, nämlich sowohl was seinen fachlichen Inhalt als seine gediegene zeichnerische Ausstattung anbelangt, eine ganz hervorragende, vornehme Neuerscheinung des eisenbahntechnischen Schrifttumes darstellt. Diese von der Direktion der Rhätischen Bahn in Chur herausgegebene Beschreibung ihres nach den neuesten Erfahrungen und bewährtesten Grundsätzen ausgeführten elektrischen Eisenbahnnetzes gibt zunächst einen eingehenden Rückblick über das Entstehen und die Entwickelung der Rhätischen Bahn sowie über die Geldbeschaffung für die verschiedenen Linien der Gesamtanlage, die bis jetzt eine Länge von 277 *km* erreicht und 96 Mill. Franken als Bau- und Betriebseinrichtungskosten erfordert hat. Die letzteren würden aber, da es sich durchwegs um schwierige Gebirgsstrecken handelte, für eine Normalspurbahn unaufbringlich hoch geworden sein, weshalb man sich gleich anfänglich für eine Schmalspuranlage von 1 *m* Gleisweite entschieden hatte, auf welchem Wege nicht nur das Zustandekommen des Unternehmens überhaupt gesichert, sondern gleichzeitig für die späteren Erweiterungen des Bahnnetzes von vorherein günstige Möglichkeiten angebahnt werden konnten.

Der Bau der Rhätischen Bahnen wurde im Februar 1888 mit der am 22. Juli 1890 für den Verkehr eröffneten Linie Landquart—Davos-Platz begonnen, dann 1896 durch die Linie Landquart—Thusis und Landquart—Chur, 1908 durch Samaden—Pontresina, 1909 durch Davos—Filisur, endlich 1912 durch die Linie Ilanz—Disentis und 1913 durch Revers—Schuls—Tarap fortgesetzt und vorläufig abgeschlossen. Die bis 1910 entstandenen Strecken waren durchwegs für den Betrieb mit Dampflokomotiven vorgesehen und eingerichtet gewesen; in diesem Jahre beantragte jedoch die Direktion beim Verwaltungsrat, es sei die im Werden be-

*) Der Preis des geschmackvoll in Leinwand gebundenen, 88 Textseiten umfassenden Bandes (Größe 32×23 *cm*), mit 68 Abbildungen auf Kunstdruckpapier und 48 zum Teil farbigen Tafeln beträgt F 20 (M 16). Das Werk kann durch alle Buchhandlungen sowie unmittelbar vom Verlagshaus bezogen werden.

Hiezu als Beilage: **„Glücksrad", Gesellschaft für Handel mit Wertpapieren, Brünn, Rudolfsgasse Nr. 12.**

Digitized by Google

griffene Linie Revers—Schuls (49 *km*) als Versuchsstrecke für elektrischen Betrieb auszustatten und dieselbe Betriebsform auch auf den Teilstrecken Revers—St. Moritz und Samaden—Pontresina an Stelle des Dampfbetriebes bezw. neben demselben einzuführen, um genaue Vergleichsziffern feststellen zu können. Die hiebei zutage tretenden Erfahrungen sollten dann für die etwaige Ausdehnung des elektrischen Betriebes auf den übrigen Linien der Rhätischen Bahn und in Sonderheit für die Art seiner Durchführung bestimmend sein. Diese eingehend begründeten Anträge wurden am 18. Mai 1910 vom Verwaltungsrat genehmigt und eben die hieraus hervorgegangenen Ergebnisse nebst der Darlegung aller Mittel und Anordnungen, mit deren Hilfe sie erreicht worden sind, bilden den eigentlichen Gegenstand der schweizerischen Denkschrift, welche sich den mit Recht gerühmten ähnlichen, für die elektrische Zugförderung bahnbrechenden Vorarbeiten und Studien der Schwedischen Staatsbahnen gleichwertig anschließt.

Alle auf den elektrischen Probestrecken durchgeführten Einrichtungen, festgestellten Erkenntnisse und gewonnenen Erfahrungen werden nämlich in elf Abschnitten eingehend dargelegt, die zunächst mit einer allgemeinen Beschreibung der Versuchsstrecken beginnend die angewandte Stromform, den Kraftbedarf, die Kraftbeschaffung und die Anlage des Kraftwerkes, ferner die Stromleitungen, die Fahrbetriebsmittel (Wagen, Lokomotiven und Schneeschleudern) und Lokomotivschuppen behandeln. Die drei den Abschluß des Werkes bildenden Abschnitte dürften aber unseres Erachtens den dankenswertesten, unterrichtendsten, für alle Fälle also wertvollsten Stoff des Gesamtwerkes enthalten, da derselbe eben nur in längerem regelrechtem Betriebe gesammelt werden konnte, dabei aber auch bis in die engsten Einzelheiten eine scharfsinnige, unbefangene Prüfung und Beurteilung anforderte, welche er denn auch vorliegendenfalls im vollsten Maße und einwandfrei erfahren hat.

Auf der Hauptversuchsstrecke Revers—Schuls, die sich großenteils längs mehr oder minder schroffen Felslehnen hinzieht, betragen die Tunnels 8008 *m* = 16·2%, die Brücken und gemauerten Talübersetzungen 2616 *m* = 5·3% und die Stützmauern 1834 *m* = 3·7% der gesamten Baulänge. In der Geraden verlaufen 59·4% und 40·6% in Krümmungen bis zu 160 *m* kleinstem Halbmesser; 63% der Bahn liegen im Gefälle, das im Mittel 8·6‰ und im Äußersten 25‰ beträgt. Ganz ähnlich sind die Verhältnisse der ursprünglich mit Dampf betriebenen Nebenstrecken (12·6 *km*), welche 12·5‰ mittleres und 20·5‰ äußerstes Gefälle aufweisen. Für den elektrischen Betrieb wurde nach langen eingehenden Vorerwägungen Einphasenstrom mit $16^2/_3$ Perioden und 10.000 Volt Fahrdrahtspannung angenommen, den vertragsgemäß das Kraftwerk Brusino (Compocologno und Robbia) an die Umformerstation Revers der Eisenbahn zu liefern hat, wo der mit der Periodenzahl 50 und 23.000 Volt Spannung vom Kraftwerk einlangende Strom auf die Gebrauchsspannung gebracht und verteilt wird. In der Umformerstation sind behufs Ausgleiches allzugroßer Belastungsschwankungen auch zwei Speicherbatterien von je 242 Zellen und 500 Volt Spannung vorhanden, die — ganz aufgeladen — 1258 Ampèrestunden abgeben können.

Die ebenfalls erst nach langen sorgsamen Vorerhebungen durchgeführte Leitungsanlage besteht aus der auf Mastenmit Auslegern oder Querträgern hängenden Fahrleitung und Speiseleitung sowie aus dem durch Schienenverbindungen gut leitend gemachten und von 1000 zu 1000 *m* besonders geerdeten Fahrgeleise als Rückleitung. Innerhalb der Tunnels ist jedoch die Speiseleitung weggelassen, weil es sich zweckmäßig erwies, dieselbe über Tag auf einem besonderen Gestänge zu führen. Bei der Veranlagung der Freileitungen wurde den örtlichen, zu Zeiten äußerst rauhen klimatischen Verhältnissen, insbesondere den oft plötzlich auftretenden grellen Wärmeschwankungen sowie den Schneestürmen und außerordentlichen Rauhreifbildungen nicht nur durch kräftigere Bauformen und Abmessungen der Gestänge und Drähte, sondern auch durch eigene selbsttätige Nachspannvorrichtungen Rechnung getragen, welche in der Regel in Abständen von 1500 *m* eingebaut sind. Die gesamte Leitungsanlage ist durch Siemens & Schuckert, G. m. b. H in Berlin, erstellt worden; die zugehörigen Baustoffe wurden jedoch von Schweizer Firmen geliefert und der Bedarf an Kupferdrähten von der Rhätischen Bahn selbst beschafft.

Eine Reihe gewichtiger Gründe hatte die Verwaltung bestimmt, keine Triebwagen, sondern nur Lokomotiven in Verwendung zu nehmen. Für den ersten Bedarf sind 7 Stück von je 300 PS und 4 Stück von je 600 PS Stundenleistung (am Radumfang gemessen) zur Anschaffung gelangt. Diese vierachsigen, mit je zwei Einphasen-Kollektormotoren versehenen, 7400 *mm* langen, 3650 *mm* breiten, an jeder Stirnseite einen Führerstand aufweisenden Lokomotiven sind unter genau aufgestellten strengen Bedingungen hinsichtlich des elektrischen Teiles von Brown Boveri & Cie. in Baden (Schweiz) und, was den mechanischen Teil anbelangt, von der Schweizerischen Maschinenfabrik Winterthur geliefert worden. Auf jedem der beiden Führerstände, die gemäß der fahrplanmäßigen Zugrichtung benutzt und von einem Führer nebst einem Bremser, also ähnlich wie bei Dampflokomotiven, von zwei Mann bedient werden, befinden sich außer allen zur Lenkung erforderlichen Vorrichtungen, Schaltern, Meßgeräten usw. ein Fahrwender, dann eine Handbremse, die einen Druck von 70% des Adhäsionsgewichtes erzielen läßt und eine selbsttätige Luftsaugbremse mit einer äußersten Wirkung von 75% des Adhäsionsgewichtes, endlich ein Sandstreuer und ein Geschwindigkeitsmesser der Bauart Sirius (Hasler).

Digitized by Google

„Glücksrad“,

Gesellschaft für Handel mit Wertpapieren G. m. b. H.

BRÜNN, RUDOLFSGASSE Nr. 12.

Österr. Postsparkassen-Konto 119.163. - Ung. Postsparkassen-Konto 33.836.
Telephon-Nr. 997.

Neue österreichische Kreuzlose v. J. 1916.

Erste Ziehung bereits am 2. November 1916

Haupttreffer 300.000 K

Euer Wohlgeboren!

Eine noch nie dagewesene Gewinsthoffnung unter Ausschluss jedweden Verlustes bietet Ihnen nachstehende vorteilhafte Gruppe von vier Wertpapieren, die sich besonders in der jetzigen Zeit als vorzügliche Kapitalsanlage eignen und auf die Sie durch Erlag der ersten Rate **von K 3·60** schon im Laufe des Monates November d. J. nachstehende

4 Haupttreffer machen können.

Am 2. November d. J. 300.000 Kronen
auf 1 österr. Kreuzlos v. J. 1916

am 15. November d. J. 40.000 Kronen
auf ein 4% ung. Hypothekenlos Gew. v. J. 1884

am 15. November d. J. 20.000 Kronen
auf 1 Jószívlos v. J. 1888

Digitized by Google

Digitized by Google

am 15. November d. J. 50.000 Kronen
auf ein 3% Bodenkreditlos Gew. v. J. 1880.

Alle diese vier Wertpapiere zusammen offerieren wir Ihnen bestens gegen nur 49 Monatsraten zu **K 3·60.**

☞ Jedes Los muss gezogen werden.

Augenblickliches und **alleiniges Spielrecht** erwirbt der Käufer gleich nach Erlag der **ersten Rate** und jeder im Laufe der Abzahlungszeit gemachte Treffer ist **sein Eigentum.**

Viele bedeutende Treffer sind in letzterer Zeit schon nach Erlag von einigen Teilzahlungen sowie auch nach Einsendung der ersten Rate unseren Herren Kommittenten ausbezahlt worden.

Indem wir noch höfl. bemerken, **dass die heutigen abnormalen Verhältnisse auf die Ziehungen und Auszahlungen der Treffer angebotener Wertpapiere keinen Einfluss haben,** hoffen wir, dass Sie uns Ihre geschätzte Bestellung rechtzeitig auf der beigefügten Karte **gefl. erteilen werden.**

Bitte, hier abzutrennen!

Nicht Gewünschtes bitte zu streichen!

Auf Grund Ihrer Offerte in der ———— Zeitung kaufe ich hiemit

1 österr. Rotes Kreuzlos v. J. 1916
1 4% ung. Hypothekenlos Gew. v. J. 1884
1 Jószívlos v. J. 1888
1 3% Bodenkreditlos Gew. v. J. 1880

gegen 49 Monatsraten à K 3·60

und die umstehend angeführte Gruppe Nr. 2 **gegen 49 Monatsraten à K 10·—.**

Gleichzeitig ersuche ich um Zusendung einer gesetzlich ausgestellten und gestempelten Verkaufsurkunde franko, gegen Nachnahme der ersten Rate, und melde mich als Abonnent des Verlosungsanzeigers „MILLION" an.

Bitte, deutlich auszufüllen!

Name .....

Charakter .....

Wohnort .....

Post ..... *Land* .....

Nicht Gewünschtes bitte zu streichen!

Der Wagenpark umfaßt zunächst vierachsige Personenwagen I., I. und II., dann I., II. und III. Klasse, ebensolche II. sowie II. und III. und endlich solche bloß III. Klasse. Für Leidende — namentlich in Rücksichtnahme auf die nach Davos reisenden Kurgäste — steht ein mit allen Bequemlichkeiten und nach allen Anforderungen der heutigen Gesundheitslehre eingerichteter Krankenwagen von besonders ruhigem und geräuschlosem Gang zur Verfügung. Ferner sind vier- und zweiachsige Gepäckswagen, zweiachsige gedeckte Güterwagen, ebensolche hoch- und niederbordige Güterwagen und vierachsige Plattformwagen vorhanden. Sämtliche Wagen haben durchgehende selbsttätige Luftsaugbremsen (Hardy-Bremsen); die Personenwagen sind überdem mit durchgehender Dampfheizung oder auch mit elektrischer Heizung sowie mit elektrischer Beleuchtung (Beleuchtungsdynamo von Brown, Boveri & Cie. nebst einer neunzelligen Speicher-Batterie) versehen. Ganz eigentümlich sind zwei nebst gewöhnlichen Schneepflügen zur Abwehr von Verwehungen vorhandene Schneeschleudern. Es sind das mit Tender versehene Wagen, an deren vorderen Stirnwand ein aus zehn Speichen bestehendes 2800 *mm* breites Schleuderrad gelagert ist, das durch eine im Wagenkasten aufgestellte Dampfmaschine angetrieben wird, wogegen das Fahrzeug an sich bei der Schneebeseitigungsarbeit durch eine oder zwei elektrische oder Dampflokomotiven geschoben werden muß. Die Kopfsignallichter sowie der Innenraum der Schneeschleuder sind mittels neun Sammlerzellen elektrisch beleuchtet, und eine zweite kleine Dampfmaschine ermöglicht es, das Fahrzeug selber für kurze Bewegungen ohne Beihilfe einer Lokomotive anzutreiben, insbesondere, um das Umdrehen leicht bewerkstelligen zu können.

Die drei weiter oben schon als besonders bemerkenswert hervorgehobenen Schlußabschnitte der Denkschrift behandeln: *a)* Die Art und Weise, wie die Abnahme der Lokomotiven, welche teils in den Werkstätten der Lieferanten, teils auf den eigenen Strecken während der Fahrten erfolgte, vorgenommen wurde und wie die Nachmessungen in der Leitungsanlage rücksichtlich der Widerstände der Stromführungen und der Geleise sowie betreffs der Spannungsabfälle durchgeführt worden sind. *b)* Die Betriebserfahrungen über den Stromverbrauch während der Fahrt und in den Umformerstationen, ferner über die besonderen Anforderungen der Fahrleitung, den Einfluß der Wärmeunterschiede, deren äußersten Grenzen zwischen + 30 und — 30 C°. liegend angenommen werden mußten, weiters über störende Veränderung der verwendeten Stoffe und das Verhalten der Blitzschutzvorrichtungen, dann über die bei den Lokomotiven aufgetretenen Mängel und die infolge solcher Umstände erforderlich gewordenen Verbesserungen sowie schließlich über die Erfolge und Kosten der elektrischen Zugheizung. *c)* Die Maßnahmen und Vorkehrungen, welche sich zum Schutze der längs der Bahn erforderlichen Schwachstromanlagen, nämlich der Bahnbetriebs-, Telegraphen-, Fernsprech- und Signaleinrichtungen gegen die störenden Einflüsse der Starkstromanlagen als geboten herausstellten. Es mußten in dieser Richtung viele schwierige, zeitraubende und kostspielige Versuche durchgeführt werden, die erst nach nennenswerten Bemühungen und höchst interessanten Erfahrungen zu einem annehmbaren Betrieb der Schwachstromanlagen gelangen ließen.

Von den 63 Abbildungen, die den Wortlaut der elf Buchabschnitte erläutern und durchwegs nach vortrefflichen Lichtbildaufnahmen hergestellt sind, können viele als geradezu künstlerische Darstellungen gelten. Ebenso lassen die 48 Tafeln, unter welchen sich auch eine vorzügliche Übersichtskarte (Maßstab 1 : 300.000) von Graubünden mit dem Netz der Rhätischen Bahn und einige farbig ausgeführte Schaltpläne befinden, ausnahmslos an Reinheit und Übersichtlichkeit nichts zu wünschen übrig. Alles in allem findet durch die belangreichen, gewissenhaften und zielbewußten Arbeiten der Rhätischen Bahn ein großer Teil wichtiger, bisher offen gewesener Fragen über elektrische Zugförderung ihre wertvolle Klärung und sie verdienen namentlich für Gebirgsländer, wo ähnliche Verhältnisse bestehen wie im Engadin, ganz besondere Beachtung. Über das Buch selber kann also als abschließendes Urteil nur das wiederholt werden, was gleich in den Anfangszeilen der Besprechung darüber Rühmliches gesagt worden ist.

Kriegshygienische Eindrücke.

Vortrag, gehalten am 21. März 1916 im Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten, von Obersanitätsrat Dr. A. Bogdan.

Im Anschlusse an eine über Auftrag Sr. Exzellenz des Herrn Eisenbahnministers unternommene Dienstreise hatte ich Gelegenheit, durch einige Zeit im engeren Kriegsgebiete sowie an der Front des Ostens zu weilen.

Einer Einladung der verehrlichen Klubleitung folgend, möchte ich mir erlauben, über die dort gewonnenen — insbesondere hygienischen — Eindrücke zu berichten und gleichzeitig mehrere einschlägige Fragen kurz zu berühren.

Wir kamen an einem sonnigen, kalten, klaren Sonntagmorgen in die erste größere Stadt Wolhyniens. An Stelle der von den Russen auf ihrem Rückzuge gründlich zerstörten Bahnhofgebäude sind Baracken aufgestellt, in denen Heeresangehörige und Bahnbedienstete ihres Amtes walten. Zur Verköstigung durchreisender Militärpersonen ist gleichfalls in einer Baracke eine Verpflegsstelle errichtet, in der einige wenige Landsturmmänner flink die Ausspeisung besorgen.

Eine Abteilung gut aussehender und gut gekleideter russischer Gefangener begab sich gerade in anscheinend guter Stimmung, von einem Unteroffizier geführt, auf die Strecke zur Arbeit. Sämtliche Gefangenen hatten ihre Stiefel zum Schutze gegen Frost mit Stroh eingehüllt. Ich erwähne dies, weil dieser Krieg die alte Erfahrung bestätigt hat, daß der beste Schutz gegen Erfrierung nebst Sorge für Fernhaltung von Feuchtigkeit, gute, vornehmlich wollene Umhüllung, nicht zu enge Beschuhung und Bedeckung derselben mit Stroh oder einem anderen geeigneten Stoffe ist. Alle sonst empfohlenen Frostschutzmittel, so verschiedene Pulver und Salben haben sich nicht bewährt.

Digitized by Google

Als unsere Truppen in diese Stadt einrückten, herrschten, wie fast überall in Wolhynien, ungünstige Gesundheitsverhältnisse: Erkrankungen an Cholera, Bauchtyphus, Fleckfieber und Ruhr kamen häufig vor. Es ist dies begreiflich, wenn man bedenkt, daß die gesundheitlichen Vorkehrungen der russischen Verwaltung für die Zivilbevölkerung schon im Frieden unzulänglich waren, durch die Schwierigkeiten des Krieges aber eine weitere Verschlechterung erfahren hatten.

Anläßlich des Rückzuges vor unseren siegreichen Truppen nötigten nun die Russen die Bevölkerung zum Verlassen ihrer Heimat. Während sich die bemittelten Kreise unter Benutzung der Eisenbahn oder mittels Fuhrwerkes rechtzeitig in das innere Rußland begeben konnten, verließen die ärmeren Bewohner, von Kosaken gejagt, zu Fuß das Land, und wurden dann einige Meilen außerhalb der Stadt einfach ihrem Schicksale überlassen; ohne Nahrung und genügende Bekleidung wanderten diese unglücklichen Menschen in den Wäldern umher, kehrten dann um und kamen in schrecklichem Zustande in die Heimat zurück. Daß nun gerade durch diese Leute die gesundheitlichen Verhältnisse eine noch weitergehende Verschlechterung erfahren hatten, bedarf keiner besonderen Begründung.

Unsere Heeresverwaltung mußte daher sofort darauf bedacht sein, die gesundheitlichen Verhältnisse unter der Zivilbevölkerung zu verbessern, da sonst bei der unvermeidlichen Berührung zwischen letzterer und unseren Truppen ein Übergreifen übertragbarer Krankheiten auf unsere Truppen zu befürchten war.

Diese Maßnahmen bezogen sich nicht allein auf gründliche Reinigung der Straßen und Plätze, sondern auch der Häuser, Verkaufslokale, Herbergen, Schanklokale, ferner in einer geregelten Untersuchung des Trinkwassers, einer Regelung der Abfuhr von Abfallstoffen, der Untersuchung der Nahrungsmittel, in der Vorsorge genügender Mengen von Desinfektions- und Heilmitteln, in der Errichtung von Spitälern und Bestellung von Ärzten und Pflegern für die Zivilbevölkerung.

Diese mit großer Tatkraft und Umsicht getroffenen Maßnahmen hatten sehr bald eine Verminderung der ansteckenden Krankheiten unter der Bevölkerung und eine nahezu gänzliche Verschonung unserer Truppen von denselben zur Folge.

Letztere sind übrigens in der eingangs erwähnten Stadt in einer kurz vor Ausbruch des Krieges erbauten und durchwegs höchst modern eingerichteten Kaserne sehr gut untergebracht (vier Lichtbilder).

Nach Verlassen dieser Stadt hielt unser Zug nach längerer Zeit in einem kleineren Bahnhofe, in den gerade von der Gegenseite ein leerer Krankenzug einfuhr.

Die Besichtigung dieses Krankenzuges ergab, daß er in allen seinen Teilen gründlichst gereinigt und entseucht sowie mit reichlichen Vorräten an Lebens- und Labemitteln versehen war.

Ich möchte an dieser Stelle kurz hervorheben, daß die Entseuchung der für die Beförderung Kranker und Verwundeter bestimmter Eisenbahnwagen nach den bei den österreichischen Eisenbahnen schon im Frieden erprobten Vorschriften vorgenommen wird und daß sich auch der Oberste Sanitätsrat in seiner Sitzung vom 24. Oktober 1914 für die Beibehaltung dieser Vorschriften während des Krieges ausgesprochen hat.

Die Entseuchung erfolgt demnach durch Auswaschen der Wagen mit hochwertigen Lösungen geeigneter Desinfektionsmittel, unter denen sich als die zuverlässigsten die Kresolseifenlösungen, zum Beispiel Lysol, bewährt haben. Dieses Verfahren hat sich nicht allein als zuverlässiges Abtötungsmittel für ene Reihe von Bakterien, sondern auch, bei richtiger Handhabung, für Ungeziefer erwiesen, was angesichts der Bedeutung des letzteren als Überträger gewisser Krankheiten von großer Wichtigkeit ist. Nach durchgeführter Entseuchung folgt die gründliche Reinigung des Wageninnern.

Aber nicht nur die Wagen selbst, sondern auch ihre Einrichtungsgegenstände, also Tragbahren, Matratzen, Bettzeug, Decken, werden im Kriege nach jedesmaligem Gebrauche gründlich, und zwar mittels Dampf entseucht.

Während man zu Anfang des Krieges auf kleine, daher sehr langsam arbeitende Geräte von 1 bis 1·5 m^3 Rauminhalt angewiesen war, wurden in den letzten Monaten aus den bekannten Petroleumkesselwagen große, 10 m^3 fassende Dampfentseucher hergestellt, die es ermöglichen, den Inhalt eines Sanitätszuges ohne Schädigung in allerkürzester Zeit einer gründlichen Dampfentseuchung zu unterziehen.

Gegenwärtig sind bei uns mehr als 30 solcher Einrichtungen, die zu den besten auf diesem Gebiete gehören, in Tätigkeit.

Nach Besichtigung des erwähnten Krankenzuges setzten wir die Reise durch die öde Landschaft, deren Eintönigkeit nur von zeitweilig sichtbaren Schützengräbenanlagen und Kreuzen auf Gräbern gefallener Krieger unterbrochen war, fort (vier Lichtbilder).

Gegen 6 Uhr abends kamen wir in jenen Bahnhof, in dem die Eisenbahnfahrt beendigt war. Auch hier hatten die Russen gründliche Zerstörungsarbeit geleistet, doch sind bereits alle Vorsorgen getroffen, um den Verkehr glatt abzuwickeln.

Nach Verlassen des Bahnhofes komme ich nach zweistündiger Fahrt auf guter breiter Reichsstraße in eine kleinere elektrisch beleuchtete Stadt, den Standort eines österreichisch-ungarischen und deutschen Armeekommandos.

Am nächsten Tage erfolgt die Besichtigung der gesundheitlichen Einrichtungen dieser Stadt, die bei Tag einen sehr lebhaften Verkehr aufweist und deren Straßen, trotz Fehlens einer Kanalanlage durchwegs reingehalten sind.

Ebenso rein zeigen sich die verschiedenen Kaufläden, insbesondere die zahlreichen Teeräume, in denen deutsche und österreichisch-ungarische Krieger für wenige Heller den landesüblichen, im Samovar bereiteten Czai erhalten.

Der Ausschank von geistigen Getränken in öffentlichen Räumen an Mannschaftspersonen ist verboten, eine Maßnahme, die sich außerordentlich wohltätig erwiesen hat.

Die Bedeutung der Einschränkung des Alkoholgenusses ist bekanntlich gerade im gegenwärtigen Kriege besonders klar zutage getreten und hat nicht nur bei den kriegführenden, sondern auch bei den durch den Krieg zur Mobilisierung genötigten Staaten die Erlassung diesfälliger strenger Befehle zur Folge gehabt. Als Ersatz für alkoholische Getränke werden vielfach alkoholfreie, und zwar entweder kostenlos oder gegen geringes Entgelt zur Verfügung gestellt.

So hat sich zum Beispiel, als bei Ausbruch des Weltkrieges auch die schweizerische Armee auf Kriegsstand gesetzt wurde, zu dem Zwecke, um den Kriegern in den weitentlegenen und unwirtlichen Grenzorten das „Kantonieren" erträglicher zu machen, ein Ausschuß unter dem Titel: „Soldatenwohl" gebildet, der sich die Aufgabe stellte, behagliche Soldatenstuben zu schaffen, in denen die Mannschaft in dienstfreier Zeit Erholung suchen kann. Die Krieger finden dort Gelegenheit zum Lesen und Schreiben, und es werden ihnen alkoholfreie Getränke zum Selbstkostenpreis verabreicht.

Diese „Soldatenstuben" sind je nach Gelegenheit in Gemeindehäusern, Pfarrämtern, Schulen, ja sogar in geräumigen Scheunen untergebracht. Durch eine vorzügliche Wirtschaftsführung wird erreicht, daß das Unternehmen, trotz der hohen Gestehungskosten einen Reingewinn abwirft (neun Lichtbilder).

In Österreich wurde über Anregung eines St. Pöltner Frauenausschusses eine alkoholfrei geführte Soldatenstube in

Digitized by Google

St. Pölten eingerichtet, die aus zwei Räumen besteht und täglich von ungefähr 800 Soldaten des Mannschafts- und Unteroffiziersstandes besucht wird. Der besonderen Unterstützung der politischen und militärischen Behörden ist es zu danken, wenn dieses Heim auch während der kommenden Friedenszeit erhalten bleiben wird. Zum Unterschiede von den Schweizer Stuben werden dort die Getränke unentgeltlich verabfolgt, und es sind nur Sammelbüchsen zur Entgegennahme freiwilliger Spenden aufgestellt (drei Lichtbilder).

Nach Durchwanderung des früher erwähnten Standortes der Armeekommanden begeben wir uns zunächst auf den von den Russen gleichfalls gründlich zerstörten Bahnhof.

Auf einem Stockgeleise dieses Bahnhofes steht einer jener Badezüge, die nunmehr seit Monaten an der Front in Verwendung sind.

Der Kommandant berichtet, daß an manchen Tagen bis zu 2000 Mann gebadet werden können. Wenn man nun bedenkt, daß die Krieger nicht nur gebadet, sondern auch in der Regel vorher geschoren werden, daß sie ferner nach dem Bade mit im Badezuge vorrätig gehaltenen „Interimsmonturen" beteilt werden, damit inzwischen ihre eigenen Dienstkleider — gleichfalls im Badezuge — entseucht werden, muß diese Einrichtung, nicht nur als eine Wohltat für die Mannschaft, sondern auch als ein äußerst wichtiger gesundheitlicher Behelf im allgemeinen bezeichnet werden (elf Lichtbilder).

Von erwähntem Bahnhofe begeben wir uns in die außerhalb des eigentlichen Weichbildes der Stadt, vor offenbar nicht allzulanger Zeit erbaute russische Kaserne.

Diese besteht aus mehreren, in Rohziegelbau ausgeführten Mannschaftswohngebäuden sowie einem stattlichen Offizierswohngebäude.

Die Mannschaftswohnräume dieser Kaserne bestehen aus großen Sälen, die durch Pfeiler ihrer Länge nach in drei Teile geteilt sind. Der mittlere Teil ist als Tagraum verwendet, während in den beiden Seitenteilen die Bettgestelle für die Mannschaft untergebracht sind.

Da 80 bis 100 Betten in jedem dieser Säle aufgestellt werden können, faßt ein derartiger Raum offenbar eine Kompagnie. So zweckmäßig diese Art der Unterbringung vom Standpunkte einer leichten Überwachung der Mannschaft ist, so unzweckmäßig muß sie vom Standpunkte der Hintanhaltung der Ausbreitung übertragbarer Krankheiten bezeichnet werden, da bei Auftreten einer einzigen Erkrankung die gesamte in diesem Raume untergebracht gewesene Mannschaft kontumaziert werden muß. Erwähnen möchte ich noch, daß die Wände und Pfeiler dieser Räume mit der russischen Zarenhymne — in blauroten Lettern — bemalt sind. Einen sehr guten Eindruck macht das in dieser Kaserne befindliche Marodenzimmer. Es besteht aus einem Raum für den Arzt, der durchwegs, auch an der Decke, Ölanstrich aufweist und einen Raum für die Kranken. Der beide Räume trennende Pfeiler enthält Fresken, die in sinnreicher Weise die Tätigkeit des Roten Kreuzes im Kriege darstellen.

In einzelnen Gebäuden dieser sehr großen Kaserne sind gegenwärtig Spitalsabteilungen untergebracht; so eine Abteilung für chirurgische Kranke, für innere Kranke, für Nervenkranke, für Infektionskranke usw. Ein eigener Raum beherbergt ausschließlich Tuberkulöse, welche nach und nach in Heilstätten abgeschoben werden.

Die Wartung der Kranken erfolgt teils durch Sanitätssoldaten, teils durch freiwillige Pflegerinnen.

Auf der Abteilung für übertragbare Krankheiten waren zur Zeit meines Aufenthaltes mehrere Genesende nach Ruhr und einer nach Fleckfieber untergebracht. Die übrigen Räume dieser Abteilung waren größtenteils von Bauchtyphuskranken belegt. Diese werden in liebevollster Weise von einer freiwilligen Schwester — einer jungen Dame aus vornehmem Hause — gepflegt, die ich schon im März vorigen Jahres auf der Typhusabteilung in Brzesko, nahe der Dunajecstellung, kennen zu lernen Gelegenheit hatte. Wer jemals einen Typhuskranken betreut hat, kann ermessen, was es heißt, durch 20 Monate ausschließlich Typhuskranke zu pflegen.

An der Spitze sämtlicher Spitalsabteilungen stehen tüchtige Ärzte, die mit vollem Eifer ihre schwere und verantwortungsvolle Aufgabe erfüllen. Jede Abteilung hat ferner ihr eigenes Bad, daß vom jeweiligen Abteilungsleiter nach seinem eigenen Ermessen errichtet worden war. Für einen dieser Baderäume liefert das heiße Wasser ein von den Russen erbeutetes Lokomobile, das gleichzeitig das zum Heizen des Badekessels notwendige Holz sägt.

Auf sämtlichen Abteilungen sind alle für Zwecke der Krankheitsfeststellung notwendigen Behelfe reichlich vorgesehen. Überdies ist eine Röntgeneinrichtung und ein vorzüglich ausgestattetes „Epidemielaboratorium" aufgestellt.

In den Höfen der Kaserne sind endlich sinnreich gebaute Verbrennungsöfen für Stroh, Verbandstoffe usw. vorhanden.

Von hier begeben wir uns in die Stadt zurück, und zwar in ein in einer Mädchenschule untergebrachtes Spital, dessen chirurgische Abteilungen von vorzüglich vorgebildeten Ärzten geleitet werden. Einige Tage vorher wurden diese Abteilungen von einem Wiener Chirurgen eingehendst besichtigt. Von 32 wegen Kopfverletzungen jüngst in diesem Spital trepanierten Fällen gingen nur 3 verloren, ein sicherlich bewundernswertes Ergebnis der heutigen chirurgischen Behandlung.

Mehrere wegen schwerer Erfrierung der unteren Gliedmaßen untergebrachte Krieger gehen bei rein erhaltender Behandlung langsam ihrer vollen Genesung ohne Verstümmlung entgegen.

In diesem Spitale sind auch Zivilkranke untergebracht.

So befindet sich auf der Nervenabteilung ein junges, 14jähriges Mädchen, das offenbar durch die Kriegsereignisse an einer hysterischen Lähmung beider unteren Gliedmaßen erkrankte, wochenlang regungslos im Bette lag und trotz aller Bemühungen der Ärzte zum Verlassen desselben nicht zu bewegen war. Als der Armeekommandant bei einem Besuche dieses Spitales von diesem Falle erfuhr, besuchte er die Kranke und forderte sie in energischem Tone zum sofortigen Verlassen des Bettes auf. Die Kranke erhob sich tatsächlich zum ersten Male von ihrem Lager und geht nunmehr, auf einen Stock gestützt, wie ich selbst sehen konnte, umher. Es handelt sich demnach hier um einen Fall erfolgreicher Heilung einer hysterischen Lähmung nicht etwa durch einen Nervenspezialisten, sondern durch einen k. u. k. österr.-ungar. Armeekommandanten.

Ich möchte schließlich noch erwähnen, daß in dieser Stadt ein Ambulatorium für Zahnkranke besteht, das von einem bekannten Wiener Zahnarzt geleitet wird und einen geradezu unglaublichen Besuch aufzuweisen hat. Es werden in diesem Ambulatorium nicht nur Zähne gezogen und behandelt, sondern auch Zahnersatzstücke hergestellt. Den besonderen Wert einer derartigen Einrichtung für unsere im Felde stehenden Offiziere und Mannschaften brauche ich wohl nicht näher zu beleuchten.

Am nächsten Tage ging es an die Front.

(Schluß folgt.)

VERSCHIEDENES.

Personalnachricht. Seine k. und k. Apostolische Majestät geruhten allergnädigst zu verleihen: den Orden der Eisernen Krone zweiter Klasse mit der Kriegsdekoration taxfrei in Anerkennung hervorragender Dienstleistung als Chef der Zentraltransportleitung dem Obersten des Generalstabskorps Emil Kreneis.

Digitized by Google

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Seine k. und k. Apostolische Majestät haben laut Allerhöchsten Handschreibens vom 1. Oktober d. J. dem Präsidenten der Administration der „Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft" Sektionschef a. D. Dr. Franz Ritter von Schonka die Würde eines Geheimen Rates taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht. Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 1. Oktober d. J. den nachstehenden Funktionären der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft allergnädigst zu verleihen geruht: dem Generaldirektor Hofrate Friedrich Csatáry von Csatár das Komturkreuz des Franz Joseph-Ordens mit dem Sterne, den Direktoren Karl Viktor Suppan und Ludwig Wertheimer das Komturkreuz des Franz Joseph-Ordens, dem Generalsekretär Dr. Alfred Neumann, dem Generalinspektor Richard Totz sowie den Zentralinspektoren Wilhelm Müller und Ferdinand Topolansky das Offizierskreuz des Franz Joseph-Ordens, den Oberinspektoren Jakob Schiavon und Leopold Harum, dem Schiffsoberinspektor Emanuel Schönbeck und dem Werftoberinspektor kaiserlichen Rate Johann Pammer das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens und dem Inspektor Alois Pfefferer das goldene Verdienstkreuz mit der Krone.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 1. Oktober d. J. den nachstehenden Funktionären der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft allergnädigst zu verleihen geruht: dem Generaldirektor Hofrate Arnold Bardas Edlen von Bardenau das Komturkreuz des Franz Joseph-Ordens mit dem Sterne, den Oberinspektoren Franz Eckinger und Maximilian Rieder das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens und dem Sekretär und Prokuristen Dr. Robert Willer sowie dem Inspektor Franz Josef Pavlicek das goldene Verdienstkreuz mit der Krone.

Die Eisenbahnschäden in Ostpreußen. Außer den Schäden, die die Russen bei ihrem Einfall an Gebäuden usw. in Ostpreußen angerichtet haben, hat auch die Staatseisenbahnverwaltung beträchtlichen Kriegsschaden erlitten; er wird auf 22 Mill. Mark berechnet und setzt sich wie folgt zusammen:

26 größere Empfangsgebäude zerstört bezw. beschädigt	M	1,700.000
50 kleinere Empfangsgebäude zerstört bezw. beschädigt	„	295.000
50 größere Brücken zerstört bezw. beschädigt	„	2,849.000
35 kleinere Brücken zerstört bezw. beschädigt	„	145.000
Güterschuppen zerstört bezw. beschädigt	„	410.000
Sicherungsanlagen zerstört bezw. beschädigt	„	1,900.000
Oberbau zerstört bezw. beschädigt	„	2,350.000
Andere Hochbauten auf den Bahnhöfen und der freien Strecke	„	4,200.000
Zerstörte Bahnkörper mit Nebenanlagen	„	8,151.000
Summe	M	22,000.000

Der laufende Schienenbetrieb konnte trotzdem nach der Vertreibung der Russen binnen verhältnismäßig kurzer Zeit wieder in vollem Umfange aufgenommen werden.

Schwer geschädigt sind auch die Kleinbahnen. Nach den bisherigen Berechnungen stellt sich der Kriegsschaden bei den Rastenburger Kleinbahnen auf rund M 140.000, bei den Königsberger Kleinbahnen auf M 19.500, bei den Wehlau-Friedländer Kleinbahnen steht er noch nicht fest (er wird etwa M 58.000 betragen), bei den Pillkaller Kleinbahnen M 600.000, bei den Insterburger Kleinbahnen M 448.082, bei den Memeler Kleinbahnen M 66.854, bei der Wöterkeim-Schippenbeiler Kleinbahn steht er noch nicht fest (er beschränkt sich im allgemeinen auf die Sprengung der Frischingbrücke), bei den Oletzkoer Kleinbahnen M 256.000, bei den Lyker Kleinbahnen M 504.700. Am schwersten geschädigt sind die Pillkaller Kleinbahnen, bei denen fast alle Brücken und fast alle Betriebsmittel zerstört sind. Die Kleinbahnen sind sämtlich wieder in Betrieb, wenn auch auf den meist zerstörten Strecken mit einigen Einschränkungen.

Maritzazüge nach Bulgarien. Nach einer der Handelskammer zu Berlin vorliegenden Mitteilung werden Privatgüter aus Deutschland nach Bulgarien in geschlossenen Zügen (Maritzazügen) befördert werden. Bei Waren, deren Ausfuhr verboten ist, ist seitens der Versender die Ausfuhrbewilligung zu beantragen. Diese wird der Zentral-Einkaufs-Gesellschaft, die mit der Abfertigung dieses Verkehrs wiederum betraut ist, unmittelbar zugestellt werden, während der Versender eine kurze Benachrichtigung über die erteilte Ausfuhrbewilligung erhält. Die ZEG. wird die Durchfuhrbewilligungen durch Österreich-Ungarn beschaffen. Als Sammelpunkt für alle Waren ist die Station Oberleschen in Schlesien vorgeschrieben. Sendungen aus Schlesien, speziell aus dem oberschlesischen Industriebezirk, werden in Ratibor gesammelt. Die Frachten von den Sammelstationen Oberleschen und Ratibor werden in einem besonderen Tarif, der sich an den deutsch-serbisch-bulgarisch-türkischen Verkehr anlehnen soll, erstellt werden. Verhandlungen hierüber schweben noch. Falls vor Festsetzung der Tarife Transporte beginnen, finden die Sätze des Militärtarifes Anwendung, die auf M 12·50 ab Vermittlungsstation bis Sofia für 100 *kg* festgesetzt sind. Für die Beförderung bis zu den Vermittlungsstationen wird der Transittarif nach den unteren Donauländern gewährt. Außerdem sind von Wien und Regensburg ab unmittelbare Wassertransporte nach Bulgarien vorgesehen. Die Beförderung bis nach Wien erfolgt von den Vermittlungsstationen Oberleschen und Ratibor zu den Sätzen des hiefür in Frage kommenden Transittarifs. Bis Regensburg wurden die für den Donauumschlagverkehr geltenden Sätze angewendet. Die Frachtsätze für die Donaubeförderung sind noch nicht festgestellt.

Die preußischen Staatseisenbahnen im Kriege. Die Betriebseinnahmen der Eisenbahnen haben von jeher als einer der zuverlässigsten Gradmesser der Lage des Wirtschaftslebens gegolten. Die „Nordd. Allgem. Ztg." macht über die Entwicklung der Betriebseinnahmen der preußischen Staatseisenbahnen bis in die jüngste Zeit folgende beachtenswerte Mitteilungen:

„Der Krieg brach in einem Augenblick aus, in dem die letzte Konjunkturwelle ihren Höhepunkt überschritten hatte und schon im Abflauen begriffen war. Das Jahr 1914 würde daher für die preußische Staatseisenbahn wahrscheinlich ohnehin schlechter abgeschlossen haben als das Jahr 1913. Der Eintritt des Krieges in das gesamte Wirtschaftsleben war aber ein so gewaltiger, daß eine weitere große Verschlechterung der Betriebsergebnisse nicht wundernehmen kann. Bedenkt man, daß Millionen von tatkräftigen Männern plötzlich von ihrer Arbeitsstätte zur Fahne einberufen wurden, daß ungezählte Betriebe infolgedessen, wenigstens vorläufig, zum Erliegen kamen, und daß die Eisenbahnen infolge des militärischen Aufbaues fast drei Wochen für den allgemeinen Verkehr völlig gesperrt waren, so ist es umgekehrt ein Zeichen der erstaunlichen Lebenskraft unseres Wirtschaftslebens, daß die Betriebseinnahmen sich 1914 im ganzen nur um 11% gegen das Vorjahr verschlechterten. Von Monat zu Monat nach dem ersten starken Rückschlag besserten sich die Verkehrseinnahmen, namentlich die aus dem Güterverkehr,

Digitized by Google

während der Personenverkehr dauernd beträchtlich hinter den Friedenszahlen zurückblieb, was erklärlich ist, da Millionen von Männern infolge des Kriegsdienstes an ihren sonst üblichen Reisen behindert sind, und der Ernst der Zeiten zur Einschränkung des Vergnügungsverkehres Anlaß gibt.

Im Etatsjahre 1915 hat diese Besserung ständig angehalten. Die Betriebseinnahmen waren schon wieder um 11 Mill. Mark höher als im Jahre 1913, dem stärksten Jahre, das die Vergangenheit je zeigte. Noch stärker tritt die Besserung des Wirtschaftslebens aber hervor, wenn man den Güterverkehr für sich allein betrachtet. Er ergab

Güterverkehr: 1913: 1671 Mill. Mark,
1914: 1509 „ „
1915: 1754 „ „

brachte also im Jahre 1915 rund 83 Mill. Mark = 5% mehr als im stärksten Jahre, das die preußischen Staatseisenbahnen je erlebt haben.

Fragt man sich, wie es möglich war, daß der Verkehr trotz des Fehlens von Millionen fleißiger Arbeiterhände eine so außerordentliche Höhe erreichen konnte, so ist natürlich in erster Linie auf die Einnahmen aus dem Militärverkehr hinzuweisen, die infolgedessen keineswegs einen ausschlaggebenden Einfluß ausüben. Selbst wenn man diese Einnahmen ganz außer Betracht läßt, so ergibt sich, daß der übrige — man könnte sagen bürgerliche — Güterverkehr im Etatsjahr 1915 trotz aller schweren Störungen bis auf wenige Prozente schon wieder den Höchststand des Jahres 1913 erreicht hat. Allerdings sind hiebei von besonderer Bedeutung die Transporte für die Kriegsindustrie, die sich zahlenmäßig nicht angeben läßt, da sie von den Produkten der Friedensindustrie nicht zu trennen sind. Beträchtlich ist auch das Mehr an Transportlängen, das sich aus der Verschiebung der Bezugsquellen infolge der Einfuhrsperre ergibt. Namentlich der Ersatz der englischen Kohle an der Küste durch einheimische ergibt eine beträchtliche Verlängerung der Kohlentransporte. Auch die großen Lebensmitteltransporte haben zur Belebung des Eisenbahnverkehres sehr beigetragen.

Im Jahre 1916 hat die Steigerung des Verkehres weiter angehalten, in dem bisher sowohl im Personen- wie im Güterverkehr der bürgerliche Verkehr um mehr als 5% gegenüber dem Vorjahre zugenommen hat. Daß demgegenüber auch die Betriebsausgaben außerordentlich steigen, bedarf angesichts der allgemeinen Teuerung kaum der Hervorhebung.

Alles das deutet auf eine große Regsamkeit des wirtschaftlichen Lebens hin, die dank der kommenden Ernte allem Anschein nach noch zuzunehmen verspricht — eine erstaunliche Erscheinung angesichts des Fehlens der Millionen zur Fahne einberufenen kräftigen Männer! Aber die Zurückgebliebenen: die Alten, die ganz Jungen und vor allem die Frauen sind für sie eingesprungen und machen ihre Sache vorzüglich. Auch hier erntet Deutschland die Früchte der ausgezeichneten Schulbildung, die es namentlich auch dem weiblichen Teil der Bevölkerung angedeihen läßt.

Der erfreuliche Ausblick, den die Betriebseinnahmen der preußischen Staatsbahnen auf die Gesamtlage des deutschen Wirtschaftslebens gewähren, bestärkt in der Zuversicht, daß alle Hoffnungen unserer Gegner auf unseren wirtschaftlichen Zusammenbruch völlig eitle sind, und daß Deutschland die Folgen dieses gewaltigen Krieges wirtschaftlich schneller als irgend ein anderes Land verwinden wird."

Straßenbahn und Schnellverkehr in Berlin. In der „Vossischen Zeitung" finden wir die nachstehenden Ausführungen des Regierungsrats a. D. Dr. Micke, Direktor der Großen Berliner Straßenbahn.

„Wer zum ersten Male das Berlin der Kriegszeit besucht, wundert sich, daß unsere Stadt so wenig dem Bilde entspricht, das die Feinde so gern von ihr zeichnen. Im großen und ganzen sieht es bei uns jetzt nicht anders aus als im Frieden, was vor allem daran liegt, daß der Straßenverkehr, der dem Stadtbilde das Hauptgepräge aufdrückt, so gut wie unverändert geblieben ist. Den wesentlichsten Anteil daran haben die Straßenbahnen. Würden diese verschwinden oder ihren Betrieb auch nur erheblich einschränken, so wäre Berlin nicht mehr Berlin. Aber die Straßenbahnen sind hinter den anderen Industriebetrieben nicht zurückgeblieben, sondern haben es verstanden, sich den veränderten Verhältnissen anzupassen. Trotz der Einziehung des größten Teils ihres Personals zum Heeresdienste und trotz der Einengung des Materialverbrauchs hat die Große Berliner Straßenbahn ihren Betrieb fast voll aufrechterhalten, nur 8 v. H. fehlen an der Normalzahl. Dafür befördert sie aber nicht weniger Personen als im Frieden.

Diese Mehrbelastung ist leicht erklärlich, wenn man bedenkt, daß der Auto- und Pferdeomnibus zum größten Teile von der Bildfläche verschwunden ist und daß die Zahl der Kraftdroschken eine sehr bedeutende Verminderung erfahren hat. Straßenbahn, Hochbahn und teilweise auch Stadt- und Ringbahn müssen diesen Ausfall ersetzen und einen Mehrverkehr aufnehmen, der sich durch die starke Besetzung ihrer Wagen recht fühlbar macht. Es geht aber daraus hervor, daß die Verringerung des Berliner Gesamtverkehrs, die der Krieg notwendigerweise mit sich bringt, verhältnismäßig sehr klein ist — gewiß ein erfreuliches Zeichen für die Kraft unseres Wirtschaftslebens, denn die Verkehrszahlen boten von jeher einen guten Gradmesser für die allgemeine Konjunktur.

Solange der Krieg dauert, wird diese Verteilung des Verkehrs annähernd dieselbe bleiben. Auch für die nächste Zeit nach Friedensschluß ist eine wesentliche Änderung nicht zu erwarten. Mit der Rückkehr ihrer im Felde stehenden Betriebsangestellten werden Hochbahn und Straßenbahn ihren Betrieb wieder auf den normalen Umfang bringen, während noch längere Zeit vergehen wird, bis die Omnibusse und Kraftdroschken wieder vollzählig erscheinen. Eine einschneidende Umgestaltung wird das Berliner Verkehrswesen aber durch die Vollendung der neuen Schnellbahnlinien erfahren.

Im Jahre 1917 soll der Bau der A. E. G.-Bahn Gesundbrunnen—Neukölln, der städtischen Nordsüdbahn Seestraße—Gneisenaustraße und der Hochbahnstrecke Gleisdreieck—Wittenbergplatz fertiggestellt sein und weitere Strecken, für die die Entwürfe bereits feststehen, werden binnen kurzem folgen: Die Verlängerung der Hochbahn bis Mainzer Straße und der Nordsüdbahn über Hermannplatz nach Ringbahnhof Neukölln. Die Gesamtlänge dieser neuen Strecken beträgt etwa 29 *km*, die der schon vorhandenen Schnellbahnstrecken 37 *km*. Bei einer Zugfolge von $1^1/_2$ Minuten wird die Hochbahn und Nordsüdbahn alsdann nach jeder Richtung stündlich 24.000, die A. E. G.-Bahn 43.000 Personen befördern können. Diese Zahlen, die einem sehr lehrreichen, von Professor Giese im Verein für Eisenbahnkunde gehaltenen Vortrage entnommen sind, lassen die große Bedeutung der neuen Linien klar erkennen. Die außerordentlich hohe Aufnahmefähigkeit der neuen Züge, die Annehmlichkeit der schnellen Beförderung und vor allem die geschickte Wahl der Linienführung werden den neuen Verkehrsmitteln den Hauptanteil am Berliner Gesamtverkehr sichern; Berlin wird in das Zeichen des Schnellbahnverkehrs treten.

Den Straßenbahnen und Omnibussen wird alsdann im wesentlichen die Aufgabe zufallen, die Schnellbahnstrecken untereinander zu verbinden und den Lokalverkehr innerhalb der durch die Schnellbahnstrecken gebildeten Abschnitte aufzunehmen. In welchem Maße die Abwanderung des Verkehrs auf die Schnellbahnlinien die Personenbeförderung auf den übrigen Unternehmungen verringern wird, steht dahin. Daß die Abwanderung sehr bedeutend sein wird, unterliegt indes keinem Zweifel, obwohl man vielleicht damit rechnen kann,

Digitized by Google

daß die neuen Verkehrsmöglichkeiten auch einen neuen Verkehr schaffen und daß wieder, wie früher, der Berliner Gesamtverkehr eine jährlich steigende Zunahme erfahren wird. Inwieweit daher die Große Berliner Straßenbahn später ihr Netz noch auszudehnen in der Lage sein wird, läßt sich heute um so weniger voraussagen, als durch die nach Friedensschluß zu erwartende Inbetriebsetzung der neuen Ring- und sonstigen Linien und die Eröffnung des Lindentunnels dem Verkehrsbedürfnis auf lange Zeit hinaus genügt sein dürfte.

Eine sehr wichtige Aufgabe der Zukunft wird die Neugestaltung der Tarife bilden, die schon im Hinblick auf die bevorstehenden neuen Steuerlasten nicht zu umgehen sein wird. Es bedarf keiner Ausführung, daß die Beibehaltung der jetzigen Tarife das Verhältnis zwischen Preis und Leistung in so hohem Grade zu ungunsten der Verkehrsunternehmungen verschieben müßte, daß sie nicht mehr lebensfähig bleiben könnten. Die Öffentlichkeit hat aber ein Recht darauf, daß ihnen die Kraft zur Erfüllung ihrer vielfachen Verpflichtungen voll erhalten wird."

Die Fernsprecheinrichtungen der Erde. Am 1. Jänner 1914 waren auf der Erde zusammen 14·89 Mill. Fernsprechstellen für den allgemeinen Verkehr und 60·11 Mill. *km* Fernsprechleitungen vorhanden. Dem Telegraphenverkehr dienten 8·9 Mill. *km* Leitung, dem elektrischen Nachrichtenverkehr insgesamt also rund 69 Mill. *km* Leitung. Von den Sprechstellen waren 10·76 Mill. (72·3%) im Egentum von nichtstaatlichen Unternehmungen, darunter allein 9·54 Mill. in den Vereinigten Staaten von Amerika, wo der Staat Anlagen für den öffentlichen elektrischen Nachrichtenverkehr gar nicht betreibt. Auch in den andern Ländern Nord- und Südamerikas, in denen der Fernsprechdienst zumeist von nordamerikanischen Gesellschaften besorgt wird, sind mehr nichtstaatliche als staatliche Fernsprechanschlüsse vorhanden. In den übrigen Erdteilen überwiegt der staatliche Fernsprechbetrieb bei weitem, namentlich in Europa, wo 3·49 Mill. Sprechstellen der staatlichen Verwaltungen (86·8%) nur 0·53 Mill. Sprechstellen von Erwerb- und Gemeindeunternehmungen gegenüberstanden. Von einiger Bedeutung sind die nichtstaatlichen Fernsprecheinrichtungen nur in Dänemark, Norwegen, Portugal, Rußland, Finnland, Spanien, Italien und Schweden; in den beiden letzten Ländern ist der Staatsbetrieb hinsichtlich der Zahl der Sprechstellen größer als der nichtstaatliche. Den größten Staatsbetrieb im Fernsprechwesen hat das Deutsche Reich mit 1·42 Mill. Sprechstellen und 7·3 Mill. *km* Fernsprechleitung. Großbritannien hat 0·78, Frankreich 0·33, Österreich 0·17, Ungarn 0·084 Mill. Sprechstellen. Im übrigen sind an Ländern mit ausgeprägtem Staatsbetrieb zu erwähnen: Japan mit nahezu 220.000 Sprechstellen und 790.000 *km* Fernsprechleitung und Australien mit 137.000 Sprechstellen und 782.000 *km* Fernsprechleitung. Die Länge der Fernsprechleitungen ist fast siebenmal größer als die der Telegraphenleitungen. Je dichter das Fernsprechnetz in den einzelnen Ländern ist, um so schärfer ist dieses Verhältnis entwickelt. Nur in kleinen Staaten, die ihr Fernsprechnetz erst auszubauen beginnen, ist das Telegraphennetz größer. Hieher gehören Bulgarien, Griechenland, Bosnien, die mittelamerikanischen Republiken, Bolivien, Kolumbien, Ecuador, Paraguay und Britisch-Indien. Auch in Rußland übersteigt die Länge der Fernsprechleitungen (1,152.800 *km*) die der Telegraphenleitungen (805.800 *km*) nur um ein Geringes. („Archiv. f. Post und Telegr." 1916, Nr. 1.)

BUCHANZEIGEN.

Die Kolonialbahnen mit besonderer Berücksichtigung Afrikas. Von F. Baltzer, Geh. Oberbaurat und vortr. Rat im Reichskolonialamt. 462 Seiten in Großoktav, mit 149 Abbildungen und Karten im Text und einer Karte in Lithographie. Preis broschiert M 22, in Leinwand gebunden M 23·50. Verlag der G. J. Göschenschen Verlagsbuchhandlung, Berlin W 10. Leipzig.

Der Staatssekretär des Reichskolonialamtes Dr. Solf gibt dem Buche folgendes Geleitwort: „Die Drohungen unserer Gegner, die Feindseligkeiten gegen Deutschland auch nach Friedensschluß auf wirtschaftlichem Gebiet fortzusetzen und ihm die für seine Industrie nötigen Rohstoffe vorzuenthalten, haben uns in einer Weise, wie sie eindringlicher nicht gedacht werden kann, den Wert eigenen Kolonialbesitzes und die Pflicht zu seiner intensiven Erschließung von neuem vor Augen geführt. Sollen die Kolonien dem Zwecke unserer wirtschaftlichen Unabhängigkeit dienstbar gemacht werden, so müssen in den kommenden Friedensjahren Hand in Hand mit der Wiederaufnahme und Erweiterung der Kulturarbeiten auch die verkehrstechnischen und verkehrswirtschaftlichen Arbeiten zielbewußt mit allen Mitteln gefördert werden. Ein Unternehmen fördern wollen, setzt eingehende Kenntnis voraus, setzt auch voraus die Vertrautheit mit früheren Unternehmen ähnlicher Art, ihren Erfolgen und unvermeidlichen Mißerfolgen.

Es erscheint deshalb durchaus zeitgemäß, daß noch während des Krieges das vor seinem Beginn von dem Geheimen Oberbaurat Baltzer in Angriff genommene Werk an die Öffentlichkeit tritt. Der Allgemeinheit wird damit ein umfassender, mit dem denkwürdigen 1. August 1914 abschließender Geschäftsbericht, wenn man so sagen darf, über die Erschließung der Kolonialgebiete in Afrika, über die verkehrstechnischen und verkehrswirtschaftlichen Leistungen und Errungenschaften der daselbst interessierten Kulturvölker vorgelegt.

Ich begrüße das Buch als eine willkommene Ergänzung der vorhandenen Literatur, die teilweise veraltet, zum Teil nicht jedermann zugänglich ist."

Wie dieses Geleitwort von berufenster Stelle erkennen läßt, haben wir in diesem Werke eine zusammenfassende Bearbeitung des umfangreichen Gebietes der afrikanischen Kolonialbahnen vor uns. Das Werk ist nicht ausschließlich technisch gehalten, beschränkt sich auch nicht auf die deutschen Kolonialbahnen, sondern gibt Aufschluß über alles, was auf dem Gebiete des kolonialen Eisenbahnwesens bis jetzt in den Kolonialländern geleistet worden ist. Während der Abschnitt II die deutschen, Abschnitt III sämtliche nichtdeutschen Kolonialbahnen Afrikas in ihrer Entstehungsgeschichte und Entwicklung und mit ihren Besonderheiten vorführt, behandelt der Abschnitt IV und V zum ersten Male in wissenschaftlicher, streng sachlicher Darstellung den Bau, Betrieb und Verkehr der deutschen Kolonialbahnen, dieser jüngsten, durchaus selbständigen und eigenartigen Schöpfung auf dem Gebiete unseres Eisenbahnwesens.

Die Freunde und Anhänger der deutschen kolonialen Bestrebungen werden mit Genugtuung das Erscheinen dieses Werkes begrüßen. Kein anderer erschien für die vorliegende Aufgabe mehr berufen, als Baltzer, der durch seine Wirksamkeit im Reichskolonialamt seit dem Jahre 1906 den zu bewältigenden Stoff beherrscht und sich außerdem durch längere Auslandstätigkeit und mehrere afrikanische Reisen persönliche Anschauung und Kenntnisse von den deutschen und verschiedenen fremden Kolonialbahnen verschafft hat. Das Werk ist eine wertvolle Bereicherung unseres Schrifttums über Eisenbahn- wie Kolonialbücher.

Digitized by Google

KLUBNACHRICHTEN.

Unser Klubkassier Herr Revident Adolf Nowak, welcher seit Kriegsbeginn im Felde ist und zum k. u. k. Oberleutnant (Artillerie) befördert wurde, ist nun durch Verleihung des Signum laudis ausgezeichnet worden. Wir freuen uns aufrichtig, daß dieser strebsame Beamte, schneidige Offizier und als Klubmitglied erprobte Kamerad Anerkennung seiner Leistungen findet.

Bei der am 9. Oktober abgehaltenen Besprechung der Wirtschaftsdamen unseres Klub wurde beschlossen, die für Zwecke der Kriegsfürsorge zu veranstaltenden Teeabende auch in der kommenden Saison abzuhalten, vorher jedoch, und zwar für Montag den 30. Oktober l. J., um 5 Uhr nachmittag, in den Vortragssaal des Klub sämtliche Damen, die sich bei den bisherigen Teeabenden betätigten, zu einer Besprechung über die Durchführung einzuladen.

Diese Einladung ergeht hiemit an alle Damen, welche diesen Veranstaltungen ein Interesse entgegenbringen mit dem Bemerken, daß alle Anregungen, die auf Förderung der Kriegsfürsorge hinzielen, willkommen sind.

Zu den 8 Sinfoniekonzerten des Wiener Konzertvereines wurde ein Abonnement auf die Sitze 19. Reihe Parterre rechts Nr. 5 und 6 abgeschlossen.

Die Sinfoniekonzerte finden statt am 25. Oktober, 22. November, 13. Dezember 1916, 17. Jänner, 21. und 28. Februar, 14. März, 11. April 1917. Beginn ½8 Uhr abends, im großen Saale des Wiener Konzerthauses.

Die im Klubsekretariate erliegenden Karten werden an Klubmitglieder gegen Vormerkung und Zahlung der Gebühr von K 3·50 für Sitz und Konzert abgegeben. Die behobenen Sitzkarten werden nach dem betreffenden Konzerte zuverlässig an das Klubsekretariat rückzustellen sein, um für das nächste Konzert wieder ausgefolgt werden zu können.

Das Benefizienkomitee.

Bei der in Gegenwart eines k. k. Notars am 2. Oktober 1916 tilgungsplanmäßig stattgefundenen XXVII. Verlosung der 4%igen Schuldverschreibungen in Silber, Emission 1890, der Ungarischen Westbahn wurden die Nummern 18, 102, 336, 425, 501, 525, 640, 961, 1199, 1410 und 1437, das sind 11 Stück, gezogen.

Der Nennwert dieser verlosten Schuldverschreibungen wird vom 1. Jänner 1917 an gegen Einziehung der betreffenden Stücke mit allen nach diesem Zeitpunkte fällig werdenden, zu den verlosten Schuldverschreibungen gehörigen Zinsscheinen und dem Erneuerungsscheine von der k. k. Hauptkasse der österr. Staatsbahnen ausbezahlt.

Mit 1. Jänner 1917 hört die weitere Verzinsung dieser Schuldverschreibungen auf und wird daher der Wert der von denselben etwa abgetrennten, nach diesem Zeitpunkte fällig werdenden Zinsscheine von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

K. k. Eisenbahnministerium

Für das österreichische Patent **Nr. 63227** des Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenvereins A.-G., Osnabrück, vom 15. August 1913, betreffend

„Schienenstoßverbindung“

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht.

Gefl. Anfragen zu richten an **Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenverein A.-G., Osnabrück.**

„Glücksrad“ in Brünn, Rudolfsgasse Nr. 12 (Mähren). Dieses durch sein reelles Geschäftsgebaren mit Wertpapieren bekannte Geldinstitut bietet jedem unserer P. T. Leser vorzügliche Gelegenheit, durch Einzahlung von K 3.60 Anspruch auf die durch kaiserliche Verordnung neuausgegebenen österr. Roten Kreuzlose vom Jahre 1916 sowie auch auf 8 andere, durch besonders günstigen Spielplan hervorragende Wertpapiere, zu erzielen. Der Haupttreffer beträgt schon am 2. November d. J. K 300.000.—. Alljährlich 27 Ziehungen. Jedes Los muß gezogen werden. Wir machen daher unsere P. T. Leser aufmerksam, den der heutigen Nummer beigelegten Prospekt gefl. zu überprüfen und die Bestellung rechtzeitig machen zu wollen, damit sie schon an der ersten, am 2. November l. J., stattfindenden Ziehung teilnehmen können. Sollte jemand zufällig unsere Beilage nicht erhalten, dann verlange er selbe bei erwähntem Institute.

In der Monarchie best eingeführtes **Teilzahlunghaus** der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche

liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5. K. k. hand.-ger. prot. Uhrmacher. K. k. beeideter Sachverständiger.

Gegründet 1842. Gegründet 1842.

Bis Ende 1915 über 5300 Lokomotiven geliefert.

Telegramm-Adresse: **Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt.**
Telephon-Nummer 6 Wiener-Neustadt.

Actien-Gesellschaft

der

Lokomotivfabrik

vormals

G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Abteilung für Lokomotivbau:

Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart, für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen.

Abteilung für Kesselbau:

Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate, sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe.

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:

Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art. Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall.

Vorzüglichste Ausführung. ☐ Prompteste Bedienung.

Schnelldreh-Revolverstahl №5%

Marke

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 ¤ **Wien X/1** ¤ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. /49

Reservefonds d. Anst.: K 8,566.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
¤ Turin 1911: 2 Große Preise ¤

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftlangrahmen. — Bremsen-Regulliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Heiz- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Brikettswerken in Dziedzitz (Österr. Schlesien).

A. Fross-Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

¤ Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, ¤ Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.

Zweigniederlassung: Prag, VII. Bubnaerstraße 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.

Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- und Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.

◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 21. Wien, den 1. November 1916. XXXIX. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — **für das Deutsche Reich:** Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — **im übrigen Auslande:** Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Bemerkungen zur Abhandlung von E. Rank: Bedingungen für den Bau privater Schleppbahnen. Von Dr. Max Riesenfeld. — Kriegshygienische Eindrücke. Vortrag, gehalten am 21. März 1916 im Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten, von Obersanitätsrat Dr. A. Bogdan (Schluß.) — Strombahnen: Fortschritte auf dem Gebiete der Strom Vollbahnen. Die Strom-Bahnen an der Pacific-Küste in Nordamerika. — Verschiedenes: Personalnachricht. Auszeichnung. Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten. Aufhebung des Markenkolliverkehres. Ergebnisse der Preußisch-Hessischen Betriebsgemeinschaft für 1914/15. — Buchanzeigen: Im Kampf gegen Rußland. Österreichisches Kursbuch. Eisenbahntariflehre. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Zur Nachricht!

In Ausführung des in Nr. 20 vom 15. Oktober l. J. veröffentlichten Beschlusses bringen wir zur gefälligen Kenntnis, daß einige wichtige Lebensmittel und Bedarfsartikel angekauft wurden und an unsere Klubmitglieder verteilt werden.

Die Gattung der fallweise erhältlichen Waren ist im Klubsekretariate zu erfragen. Die Ausfolgung geschieht von 9 bis 12 Uhr vor- und von 3 bis 6 Uhr nachmittag.

Bei Abholung durch Angehörige oder Dienstpersonal ist die Vorweisung der Mitgliedskarte unerläßlich.

Wenn es gelingt, die fortlaufende Beschaffung einzelner Artikel sicherzustellen, werden Vormerkungen auf dieselben entgegengenommen werden. Die Abgabe jener Waren, deren Bezug durch gesetzlich vorgeschriebene Verbrauchkarten geregelt ist, erfolgt nur gegen Einziehung der entsprechenden Kartenabschnitte.

Mit Rücksicht auf die große Inanspruchnahme des Sekretariatspersonales können Auskünfte durch Fernsprecher nicht gegeben werden; auch Vormerkungen werden nur bei persönlicher Anmeldung im Sekretariate entgegengenommen.

Die Klubleitung.

Bemerkungen zur Abhandlung von E. Rank:

Bedingungen für den Bau privater Schleppbahnen.

(Heft 5 u. 6 der „Österreichischen Eisenbahn-Zeitung" 1916.)

Von Dr. **Max Riesenfeld.**

In der Abhandlung „Bedingungen für den Bau privater Schleppbahnen" werden jene Bestimmungen der bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen geltenden „Allgemeinen Bedingnisse für den Anschluß von Schleppbahnen" einer Darstellung unterzogen, die zu mehr oder weniger lebhaften Beschwerden der österreichischen Schleppbahninhaber Anlaß geben, und ihnen die entsprechenden Bestimmungen bei den kgl. preußischen Staatsbahnen entgegengestellt.

Im folgenden sei es gestattet, diese Abhandlung einer Betrachtung zu unterziehen, die zeigen soll, daß die österreichischen Schleppbahninhaber vielfach eigentlich keinen Grund haben, mit den Bestimmungen der österreichischen „Bedingnisse" unzufrieden zu sein, daß vielmehr die „Allgemeinen Bedingungen für die Zulassung von Privatanschlüssen" in den meisten Punkten härter sind, ohne daß etwa dabei zugegeben werden soll, daß diese Bestimmungen der preußischen „Bedingungen" Anlaß zu begründeten Klagen geben könnten. Hiebei werden allerdings auch einzelne Bestimmungen erwähnt werden müssen, die in der angeführten Abhandlung nicht erörtert werden.

So ist die allgemeine Berechtigung der preußischen Privatanschlüsse eine engere als die der österreichischen Schleppbahninhaber. Nach den preußischen „Bedingungen" dienen die Privatanschlüsse zum Anbringen und Abholen von Gütern in Wagenladungen zu und von der Staatseisenbahn. Für die Versendung und den Bezug von Stückgütern, sowie für die Zwecke Dritter darf der Anschluß nur auf Grund besonderer Vereinbarung benutzt werden. Die österreichischen „Bedingnisse" sind hier viel entgegenkommender, indem jeder Schleppbahninhaber nicht erst auf Grund einer besonderen Vereinbarung, sondern schon auf Grund der „Bedingnisse" (§ 13, Ziffer 1) berechtigt ist, die Schleppbahn unter gewissen, leicht erfüllbaren Bedingungen auch für die Überführung von Stückgütern zwischen der Betriebsstätte und der Bedienungsstation zu verwenden.

Daß sich die österreichische Staatseisenbahnverwaltung ausnahmelos von dem Grundsatze leiten läßt, für den Betrieb von Schleppbahnen nur die eigenen Sel-Post-

Digitized by Google

kosten anzurechnen, kann wohl daraus ersehen werden, daß nach den österreichischen „Bedingnissen“ (§ 5) für die frachtgutmäßige Beförderung der zur ersten Herstellung und künftigen Erhaltung der Schleppbahn nötigen Stoffe und Einrichtungsgegenstände die jeweilig geltenden Regiefrachtsätze gewährt werden. Diese Begünstigung räumen die preußischen „Bedingungen“ nicht ein.

Hinsichtlich der Bestimmungen über den Bau und die Bahnerhaltung von Schleppbahnen wird in der erwähnten Abhandlung ausgeführt, daß der § 2, Ziffer 5, der „Bedingnisse“ Anlaß zu Wünschen gibt. Diese Bestimmungen lauten: „Alle Herstellungen, welche der Schleppbahninhaber in der Folge im Zusammenhang mit der Schleppbahn noch auszuführen beabsichtigt, bedürfen vor der Inangriffnahme der ausdrücklichen Zustimmung der k. k. österreichischen Staatsbahnen.“ Daß diese Bestimmung Anlaß zu Wünschen geben kann, mag wohl zugestanden werden; ein Anlaß zu Beschwerden liegt aber sicherlich nicht vor. Wenn die k. k. österreichischen Staatsbahnen eine Schleppbahn betreiben sollen, so wird ihnen wohl das Recht zugestanden werden können, diese Anlage so ausgestalten zu lassen, wie es ihnen als der den Betrieb ausführenden und verantwortlichen Verwaltung angemessen erscheint, abgesehen davon, daß ihnen auch schon gesetzmäßig bei der Baubewilligung der Anlage gewisse Rechte zustehen. In Wirklichkeit dürfte diese Bestimmung wohl noch niemals zu irgend welchen Beschwerden Anlaß gegeben haben. Immerhin sollen diese Bestimmungen der österreichischen „Bedingnisse“ die Bestimmungen der preußischen „Bedingungen“ entgegengehalten werden. Diese enthalten im § 2 (2) die Bestimmung: „Bei der Ausführung von Anschlußanlagen hat der Anschlußinhaber den Anordnungen der Staatseisenbahnverwaltung und der mit der Beaufsichtigung der Bauausführung betrauten Beamten Folge zu leisten. Insbesondere ist für diejenigen Teile der Anschlußanlage, welche demnächst von der Staatseisenbahnverwaltung zu unterhalten sind, nur solches Material zu verwenden, mit welchem sich die Staatseisenbahnverwaltung einverstanden erklärt hat.“ Wenngleich zwischen beiden Bestimmungen ein gewisser Unterschied besteht, so ist im Wesen sicherlich hier nichts anderes gemeint als dort im § 2, Ziffer 5, der österreichischen „Bedingnisse“, wobei nebenbei erwähnt werden soll, daß die österreichischen „Bedingnisse“ keine Bestimmung enthalten, daß auf dem Teil der Schleppbahn außerhalb Bahngrund, der nach einer besonderen Vereinbarung von der Bahnverwaltung auf Kosten des Schleppbahninhabers zu erhalten wäre, nur solche Baustoffe zu verwenden sind, mit denen sich die Staatseisenbahnverwaltung einverstanden erklärt hat. Die österreichische Staatseisenbahnverwaltung überläßt im Gegensatze zur preußischen Staatseisenbahnverwaltung die Herstellung des außerhalb des Bahngrundes fallenden Schleppbahnteiles gänzlich dem Schleppbahninhaber (§ 2, Ziffer 4, der Bedingnisse) und nimmt auch keinerlei Bauaufsicht für sich in Anspruch. Das bei der k. k. priv. Südbahngesellschaft bestehende Vertragsmuster folgt mehr dem Beispiele der preußischen Staatseisenbahnverwaltung, indem die Herstellungen der Anlagen außerhalb des Baugrundes nur im Einvernehmen mit der Bahnverwaltung und unter deren Überwachung bewirkt werden können.

Richtig ist es, daß die Bestimmungen der österreichischen „Bedingnisse“ über die Kosten von Änderungen der Anlagen (§ 3, Ziffer 6) ausführlicher gehalten sein könnten. Die größere Ausführlichkeit der preußischen „Bedingungen“ muß aber nicht immer zu einem Entgegenkommen führen. So fehlt in den österreichischen „Bedingnissen“ die Bestimmung, daß sich der Schleppbahninhaber bei Änderungen oder Erweiterungen der Schleppbahnanlagen sowie der Bahnhofsanlagen eine Unterbrechung oder Störung seines Betriebes ohne Anspruch auf Entschädigung gefallen lassen muß, wie dies im § 6 (1) der preußischen „Bedingungen“ klar und deutlich festgesetzt ist. Das Fehlen dieser Bestimmung wird vielleicht manchen österreichischen Schleppbahninhaber verleiten, bei Unterbrechungen oder Störungen seines Betriebes infolge Änderungen oder Erweiterungen der Anschluß- oder Bahnhofsanlagen Ersatzansprüche zu stellen, wobei aber gleich bemerkt werden soll, daß ein Schadenersatzanspruch bei Beistellungsunterbrechungen infolge Änderungen oder Erweiterungen der Schleppbahnanlagen auch bei der gegenwärtigen Fassung der „Bedingnisse“ rechtlich nicht begründet werden kann.

Was die Beschwerde über die Höhe der Regiezuschläge bei der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung bei Gegenüberstellung zu den Regiezuschlägen bei der preußischen Staatseisenbahnverwaltung betrifft, so scheint hier ein Irrtum vorzuliegen. Es hieße die stramme Gliederung der preußischen Staatseisenbahnverwaltung verkennen, wenn man etwa glaubte, daß sich die preußischen Staatsbahnen ihre Leistungen für Dritte, wie es Bau- und Erhaltungsarbeiten für die Schleppbahninhaber sind, weniger gut bezahlen ließen als die österreichischen Staatsbahnen. Durch die ganze Finanzordnung der preußischen Staatseisenbahnverwaltung zieht sich wie ein roter Faden der Grundsatz durch, die Rechnung derart aufzustellen, daß die Staatskasse „unter allen Umständen schadlos gehalten werde“. Und da wird wohl niemand den Glauben haben können, daß die österreichischen Staatsbahnen mit ihren Regiekosten für den Staatsschatz besser sorgen werden als die preußischen Staatseisenbahnverwaltung. Ohne hier auf die Bedeutung und Ermittlung der verschiedenen Regiezuschläge eingehen zu können, soll nur erwähnt werden, daß die Regiezuschläge bei den Schleppbahnen eigentlich nur pauschalierte Selbstkosten darstellen, die sich mit bestimmten Beträgen ziffermäßig nicht nachweisen lassen, und daß diese Zuschläge fast ausnahmelos bei den preußischen Staatsbahnen höher sind als bei den österreichischen Staatsbahnen. Was nun insbesondere die Beschwerde betrifft, daß nach den österreichischen „Bedingnissen“ (§ 3, Ziffer 1, und § 4, Ziffer 1) ein Regiezuschlag von 10% bezw. 15% und nach den preußischen „Bedingungen“ (§ 3, Punkt 1 c) ein Regiezuschlag nur von 5% berechnet wird, so muß bemerkt werden, daß diese Zu-

Digitized by Google

schläge nicht auf dieselben Grundlagen zurückzuführen und demnach auch nicht gleichwertig sind.

Der österreichische Zuschlag von 10% bezw. 15% ist nur von den Lohnsummen und Akkordlöhnen zu berechnen, somit nur von einem verhältnismäßig geringen Bruchteile des ziffermäßig nachweisbaren Aufwandes und soll Aufwendungen decken, die der Staatseisenbahnverwaltung wohl neben dem Lohne erwachsen, ohne daß dieser Aufwand bei jedem einzelnen Arbeiter ziffermäßig nachgewiesen werden könnte. Diese Art von Regiezuschlägen (für Krankenkasse, Altersversorgung, Unfallkasse u. dgl.) kennt die Finanzordnung der preußischen Staatseisenbahnverwaltung auch und rechnet sie den Schleppbahninhabern auch an. Der erwähnte Zuschlag von 5% ist aber ein „Generalkostenzuschlag" allgemeiner Art und soll von den Gesamtkosten, also dem unmittelbar entstandenen, das heißt ziffermäßig nachweisbaren Aufwande und den Zuschlägen zu diesen ziffermäßig nachweisbaren Auslagen berechnet werden. Diesen preußischen „Generalkostenzuschlag" kennt die österreichische Staatseisenbahnverwaltung in diesem Umfange eigentlich nicht, wogegen die kgl. preußische Staatseisenbahnverwaltung den Lohnzuschlag von 15%, der den Schleppbahninhabern zu hoch erscheint, sehr genau kennt und aufrechnet. (Siehe Finanzordnung der preußischen Staatseisenbahnverwaltung, XII. Teil, Abschnitt P, Ziffer 3 b.) Hiebei soll erwähnt werden, daß die österreichische Staatseisenbahnverwaltung eigentlich allen Grund hätte, höhere Zuschläge zu berechnen als die preußische Staatseisenbahnverwaltung, nicht aber weil die Steuern in Österreich höher wären als in Deutschland, sondern weil die Verwaltungskosten der österreichischen Bahnen höher sind als die der preußischen Bahnen.

Die Bestimmungen der österreichischen „Bedingnisse" (§ 4, Ziffer 3), wonach die Staatseisenbahnverwaltung für den Fall, daß der Schleppbahninhaber seine Anlagen außerhalb des Bahneigentums nicht in betriebssicherem Zustande erhält, berechtigt ist, diese notwendigen Erhaltungsarbeiten auf Kosten des Schleppbahninhabers selbst auszuführen oder den Verkehr auf der Schleppbahn selbst einzustellen, werden in Wirklichkeit wohl nirgends und niemals Anlaß zu einer Beschwerde gegeben haben. Eine ähnliche oder gleiche Bestimmung fehlt in den preußischen „Bedingungen" nur deswegen, weil die Erhaltung der preußischen Privatanschlüsse im ganzen Umfange (§ 8, Ziffer 1) der Staatseisenbahnverwaltung auf Kosten des Schleppbahninhabers obliegt, wenn im Mantelvertrage nicht etwa eine von dieser Grundregel abweichende Vereinbarung getroffen wird. Im übrigen kann auch nicht behauptet werden, daß die mit den Bestimmungen des § 4, Ziffer 3, der österreichischen „Bedingnisse" verwandten Bestimmungen der preußischen „Bedingungen" milder gehalten wären. So ist die preußische Staatseisenbahnverwaltung nach § 5, Ziffer 2, der „Bedingungen" für den Fall, daß der Anschlußinhaber den von ihm selbst auszuführenden Teil der Anschlußanlagen nicht gleichzeitig mit den auf dem Bahneigentum von der Bahnverwaltung hergestellten Anlagen fertiggestellt und in Betrieb setzt, nach freiem Ermessen berechtigt, die Ausführung der Arbeiten selbst zu übernehmen oder vom Vertrage ganz zurückzutreten und auf ihrem Grunde den früheren Zustand auf Kosten des Schleppbahninhabers herzustellen. Diese Bestimmung hat viel Ähnlichkeit mit dem § 4, Ziffer 3, der österreichischen „Bedingnisse" und fehlt wohl bei den österreichischen Staatsbahnen, verdient aber, auch hier aufgenommen zu werden, weil die sonst anzuwendenden allgemein gesetzlichen Bestimmungen nicht vollkommen ausreichend sind, wenngleich zugegeben werden soll, daß in Wirklichkeit ein besonderes Bedürfnis hiefür nicht vorliegen wird.

Klagen, daß den Schleppbahninhabern über die Notwendigkeit und die Kosten der Erhaltungsarbeiten keine Prüfung zusteht, müssen wohl als gänzlich unbegründet bezeichnet werden. Einer so bedeutenden Verwaltung wie der k. k. österreichischen Staatseisenbahnverwaltung kann doch nicht zugemutet werden, daß sie einem Verfrächter Erhaltungskosten aufrechnen wird, die übertrieben und nicht unbedingt notwendig gewesen wären. Verfrächtern, die in dieser Richtung die Bahnverwaltung nicht für vertrauenswürdig halten, kann nur der Rat erteilt werden, mit niemand in ein dauerndes Vertragsverhältnis zu treten, weil jeder Vertrag, der Verhältnisse für einen längeren Zeitraum regelt, in vielen Bestimmungen auf gegenseitigem Vertrauen beruht. In Wirklichkeit werden über Verlangen jedem Schleppbahninhaber bereitwilligst alle Auskünfte über die Erhaltungskosten erteilt und bei größeren Erhaltungsarbeiten auch vorher Voranschläge vorgelegt.

(Schluß folgt.)

Kriegshygienische Eindrücke.

Vortrag, gehalten am 21. März 1916 im Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten, von Obersanitätsrat Dr. A. Bogdan.

(Schluß zu Nr. 20.)

Nach längerer Wagenfahrt auf von unseren Truppen im Sumpfgebiete hergestellten Priegelwegen gelangten wir, begleitet von fortwährendem Geschützdonner zu den Unterständen eines Infanterieregimentes. Diese waren durch einen ungefähr 2 *m* tiefen Erdaushub geschaffen, dessen Wandteile mit Föhrenstämmen ausgekleidet sind, die ungefähr 1 *m* aus dem Boden ragen und das gleichfalls aus Föhrenstämmen hergestellte Dach tragen. Die Zwischenräume zwischen den Föhrenstämmen sind mit Moos verstopft, das Dach mit Sand gut bedeckt. Diese Unterstände enthalten zu beiden Seiten gute Lagerstätten für Mannschaften, sind gut beleuchtet und lüftbar und mittels der bekannten Schwarmöfen gut heizbar.

Zwei 6 *m* tief gegrabene Brunnen liefern hier gutes Trinkwasser. Etwas abseits von den Offiziers- und Mannschaftsunterständen befindet sich der als „Marodenhaus" bezeichnete Unterstand, eingeteilt in eine Abteilung für innere, für chirurgische und für ansteckungsverdächtige Kranke. An letzteren Raum anschließend, ist ein gut eingerichtetes Brausebad hergestellt, für welches das Wasser in einem requirierten großen Kessel bereitet wird.

Nach weiterer Wanderung gelangen wir zu einem kleinen Unterstande, in dem Fernschreib- und Fernsprechgeräte und die dazugehörigen Leute untergebracht sind. Hier erwartet uns ein in einer Fahrküche zubereitetes Mittagessen: vorzügliche Suppe, gutes Fleisch mit grünen Fisolen und „Etappen-

Digitized by Google

säure". So nennen die jungen, immer fröhlichen Offiziere den etwas säuerlich schmeckenden Wein. Nach dem Essen begeben wir uns an den nahen Waldsaum, von dem Laufgräben in die vordersten Schützengräben führen, denen gegenüber ungefähr 1000 Schritte entfernt und durch einen Flußlauf getrennt, die Stellungen des Feindes sich befinden.

Der Boden dieses Schützengrabens ist trocken, mit einer Schichte Stroh bedeckt. Jeder Mann hat überdies zum Schutze gegen die Kälte eine Decke. Schwarmöfen verbreiten eine behagliche Wärme. Die Mannschaft sieht sehr gut aus und ist trotz lebhaften feindlichen Infanteriefeuers in bester Stimmung. Nahrungsmittel waren reichlich vorhanden — so Konserven, Brot, Wurst, Speck, Käse usw. Gutes Trinkwasser ist gleichfalls vorhanden, das regelmäßig zugeführt wird, und zwar, wenn möglich, aus Brunnen, deren Wasser vorher untersucht und als einwandfrei festgestellt wurde. Wo die Beschaffung von Brunnenwasser für die Kampftruppe nicht möglich ist, sind Trinkwasserbereiter vorgesehen, die vermöge ihres sinnreichen Baues Wasser aus Tümpeln, Straßengraben usw. nicht nur entkeimen, sondern auch durch Aufnahme von Sauerstoff aus der Luft schmackhaft machen (vier Lichtbilder).

Die Abfallstoffe werden in Latrinenanlagen vollkommen unschädlich gemacht.

Der Eindruck, den man im Schützengraben gewinnt, ist wahrhaft überwältigend. Denn hier erst sieht man, welche Anforderungen der Stellungskampf an die Nerven unserer wackeren Truppen stellt und mit welcher Hingebung diese ihre Pflicht dem Vaterlande gegenüber erfüllen. Für so manchen Wiener Kaffeehausstrategen, der wegen Wegfalles des Jausenkaffees nervös geworden war, wäre ein entsprechender Aufenthalt in einem Schützengraben als billiges „Sanatorium" sehr zu empfehlen.

Wir verließen sodann die Stellung, um über das freie Feld, das heißt ohne Benutzung des Laufgrabens, den Rückzug anzutreten.

Hier begegneten wir zahlreichen Kriegern, die zur Stellung mit verschiedenen Stoffen, Eßwaren und der Feldpost, wanderten.

Nun gelangten wir an den früher erwähnten Waldsaum zurück und kamen zu dem für diesen Abschnitt bestimmten Hilfsplatz. Dieser liegt im Walde, etwa 2000 Schritte hinter der vordersten Stellung und ist durch eine Flagge mit dem Genfer Kreuz gekennzeichnet. Der diensthabende Arzt ist mit dem Feldkuraten in einem Unterstande untergebracht, der ebenso aussieht, wie die früher beschriebenen. Unweit von diesen Wohnräumen ist ein weiterer Unterstand errichtet, in dem aus der Feuerlinie kommende Kranke und Verwundete die erste Hilfe erhalten.

Auch hier ist ein Raum für innere Kranke, für Verwundete und für Ansteckungsverdächtige vorgesehen. An letzteren schließt sich ein ausgezeichnet eingerichtetes Brausebad an. Selbstverständlich stehen am Hilfsplatze Fuhrwerke zur Verfügung, welche die Kranken und Verwundeten nach erfolgter erster Hilfeleistung — denn nur um eine solche kann es sich hier handeln — in die Feldsanitätsanstalten befördern.

Ungefähr 10 Minuten Gehzeit vom Hilfsplatz entfernt befindet sich der für diesen Abschnitt vom Feldkuraten mit rührender Sorgfalt gepflegte Soldatenfriedhof. Weiße Birkenstämme bilden seine Umfriedung. In der Mitte gegen Osten gerichtet ist gleichfalls aus Birkenstämmen ein von einem roten ewigen Licht beleuchteter Altar errichtet, über dem ein kleines Glöcklein angebracht ist. Sämtliche Gräber waren von Allerseelen her noch geschmückt. Als wir den Friedhof betraten, gewahrten wir zwei Landsturmmänner, die einem in der vergangenen Nacht durch einen feindlichen Granatensplitter zu Tode getroffenen Kameraden, dessen entseelte Hülle kurz vorher eingebracht worden war, die letzte Ruhestätte bereiteten.

Wir leisteten dem fürs Vaterland Gefallenen die letzte militärische Ehrenbezeigung und verließen tief gerührt diese Stätte menschlicher Pietät (vier Lichtbilder).

Nun bestiegen wir wieder unsere Wagen, um uns auf den Heimweg zu begeben. Wir waren wenige Minuten im Walde gefahren, als wir rauchenden Feldküchen begegneten, die den wackeren Kämpfern im Schützengraben das warme Essen zuführten. Die Sonne war im Untergehen begriffen — die Zeit der Ausspeisung gekommen. Der Donner der Geschütze war — wie auf Verabredung — verstummt und eine sonderbar anmutende Ruhe lag über der endlos scheinenden schneebedeckten Ebene.

Am nächsten Tage hatte ich Gelegenheit, der Ausrückung einer Brigade vor dem Armeekommandanten beizuwohnen, die kurz vorher aus den Stellungen abgelöst worden war. Der Eindruck, den die Mannschaften machten, war geradezu überraschend. Durchwegs junge, kräftige, gut genährte und gut gekleidete Männer mit heiterem Gesichtsausdruck — viele darunter, die seit Kriegsbeginn im Felde stehen. Einzelnen ausgezeichneten Kämpfern gewährte der Armeekommandant Urlaube zum Besuche der Heimat. Den Gesichtsausdruck dieser Glücklichen vermag ich nicht zu beschreiben.

Sodann erfolgte die Rückreise aus dem Standorte des Armeekommandos nach Lemberg und von da nach Wien.

So hatte ich auch Gelegenheit, verschiedene, durch den Krieg bedingte gesundheitliche Einrichtungen des Hinterlandes, wie Krankenhalte- und Labestellen auf Bahnhöfen, verschiedene Arten von Krankenzügen, Bade- und Entlausungsanstalten für Truppen, Spitäler usw. zu besichtigen.

Es würde mich zu weit führen, wollte ich Ihnen heute noch eine nähere Beschreibung all dieser dem Wohle unserer Krieger dienenden Einrichtungen geben.

Ich möchte mich vielmehr darauf beschränken, kurz hervorzuheben, daß auch die hier gesammelten Eindrücke die denkbar besten waren und dafür zeugten, in welch verständnis- und liebevoller Weise alle Beteiligten bestrebt sind, auch für die im Hinterlande weilenden gesunden, kranken und verwundeten Krieger zu sorgen.

Aber einer durch den Krieg bedingten Einrichtung glaube ich gerade in diesem Kreise besonders gedenken zu müssen, das ist des über Anregung Sr. Exzellenz des Herrn Eisenbahnministers geschaffenen Genesungsheimes für kriegsverletzte Eisenbahner.

Ich möchte mir aber vorerst erlauben, an dieser Stelle einige Bemerkungen über die Kriegsverletztenfrage im allgemeinen zu machen.

Während in früheren Kriegen zahlreiche Leichtverwundete durch hinzugetretene Wundkrankheiten und Schwerverwundete überdies auch infolge des niedrigen Standes der chirurgischen Technik rettungslos zugrunde gingen, ist es im gegenwärtigen Kriege, dank den Fortschritten unserer Wissenschaft, insbesondere aber der wesentlich verbesserten chirurgischen Technik sowie endlich infolge der erheblich besseren Ausbildung der Ärzteschaft möglich geworden, Leichtverwundete nahezu ausnahmslos wieder vollständig herzustellen und eine große Anzahl früher als unbedingt verloren gehaltener Schwerverwundeter am Leben zu erhalten.

Während man sich endlich in früheren Kriegen mit der „organischen", also der Wundheilung begnügte, oder besser gesagt, begnügen mußte, haben es die Fortschritte auf dem Gebiete der Chirurgie, Orthopädie, Mechano- und Elektrotherapie usw. dahin gebracht, daß heutigen Tages nicht nur die Wundheilung, sondern auch die Wiederherstellung der Funktion oder zumindestens die Besserung derselben erfolgreich angestrebt werden kann.

Digitized by Google

Die große wirtschaftliche Bedeutung, die den letztangeführten Bestrebungen innewohnt, haben denn auch die Kriegsverwaltungen und sonstigen hiezu Berufenen der Mittelmächte rechtzeitig erkannt, und schon zu Beginn des gegenwärtigen Krieges zahlreiche Heilstätten und Schulen errichtet, die in der Wiederherstellung der Arbeitsfähigkeit Kriegsverletzter ihre vornehmste Aufgabe erblicken. So sehen wir denn auch schon gegenwärtig zahlreiche Kriegsverletzte, die früher der öffentlichen Wohltätigkeit zur Last gefallen wären, dem Hochgefühle eigener Arbeitskraft wiedergegeben.

Die Bestrebungen der früher erwähnten großen Anstalten gelten nun zunächst der Wiedererlangung der Berufsfähigkeit der Kriegsverletzten, weil die bereits bestehende Vertrautheit mit dem betreffenden Berufe nicht allein die Wiedereinschulung im allgemeinen erleichtert, sondern nach dem Gesetze der „eingefahrenen Nervenbahnen“ häufig auch ein gewisses Minus an voller Gebrauchsfähigkeit zulässig erscheinen läßt. Ist aber die Wiedererlangung der Berufsfähigkeit infolge der bestehenden Verletzungsart nicht möglich, so wird die Erwerbsfähigkeit im allgemeinen angestrebt.

Nun gibt es immerhin Berufe, auf die in Ansehung ihrer besonderen Eigenart oder ihres verhältnismäßig seltenen Vorkommens in den erwähnten Anstalten keine besondere Rücksicht genommen werden kann. Ein Beispiel, wie auch für solche Berufe vorgesorgt werden kann, also ein Beispiel ausgesprochener Standesfürsorge hat unser oberster Chef durch Schaffung eines Genesungsheimes für kriegsverletzte Eisenbahner in Wien geliefert (16 Lichtbilder).

Und nun möchte ich meine gesamten Eindrücke, wie folgt, zusammenfassen:

Bei der Wahl oder Errichtung von Unterkünften für die Truppen im Felde werden die Grundsätze der Gesundheitspflege in weitestgehendem Maße berücksichtigt. Wo nur überhaupt zulässig, werden Bäder für die Mannschaften eingerichtet, eine Maßnahme, die bekanntlich in erster Linie die Ausbreitung des Fleckfiebers hintanzuhalten berufen ist. Die zahlreichen Badegelegenheiten haben überdies auch die zu Beginn des Stellungskrieges so lästig empfundene Läuseplage sehr erheblich eingeschränkt und die anfangs so zahlreich empfohlenen, eigentlich aber wenig wirksamen Läusemittel überflüssig gemacht.

Die Bekleidung unserer Truppen ist der jeweiligen Jahreszeit angepaßt.

Sehr angenehm empfindet der Krieger im Felde den Ersatz des früheren Feldtornisters durch den wesentlich leichteren Rucksack.

Die Verpflegung der Truppen im Felde ist während des Stellungskrieges geradezu ausgezeichnet. Dies ist in erster Linie den großzügigen Vorkehrungen der Intendanz, der zweckmäßigen Einrichtung des Nachschubdienstes und der geradezu rührenden Fürsorge der Truppenkommandanten zu danken. Besonders anerkennenswert sind die Leistungen der Fahrküchen, die es ermöglichen, mindestens einmal täglich bis an die vorderste Linie warmes Essen vorzubringen. Besondere Aufmerksamkeit wird, wie erwähnt, der Trinkwasserfrage zugewandt.

Die gute, ausreichende Nahrung sowie das gesunde Trinkwasser haben in sehr erheblichem Maße dazu beigetragen, die vom Darmkanal ausgehenden übertragbaren Krankheiten, wie Cholera, Ruhr und Bauchtyphus, unter den Truppen einzuschränken sowie auch die Widerstandskraft gegen Erkrankungen überhaupt zu heben. Daß die Cholera in so geringem Umfange auftritt, ist überdies offenbar der Schutzimpfung zuzuschreiben, der nach wie vor die Truppen und wie ich betonen möchte, ohne jede Schädigung, regelmäßig unterzogen werden.

Weniger zuverlässig scheint die Typhusimpfung zu sein, so sehen wir auch diese Krankheit verhältnismäßig häufiger auftreten. Zum Glück ist aber die Sterblichkeit bei Bauchtyphus bekanntlich erheblich geringer als bei Cholera.

Blattern kommen, dank der Schutzpockenimpfung, bei den im Felde oder im Hinterlande befindlichen Truppen überhaupt nicht vor. Die Soldaten erhalten ferner Merkblätter, aus denen sie entnehmen können, wie Krankheiten vorgebeugt werden kann. Sie werden überdies regelmäßig belehrt, wie sie sich im Erkrankungs- oder Verwundungsfalle vor Ankunft eines Arztes zu verhalten haben.

Nebst diesen allgemeinen Maßnahmen kommt aber der reichlichen Ausrüstung der Armee mit Epidemielaboratorien und Desinfektionsmitteln eine ganz hervorragende Bedeutung zu. Die ersteren ermöglichen die rasche Stellung einer einwandfreien Krankheitsfeststellung und demgemäß die rasche Ergreifung wirksamer, besonderer Maßnahmen, wie sofortige Absonderung des Kranken, gründliche Entkeimung seiner Ausscheidungen, seiner Kleidung und Wäsche sowie auch der betreffenden Unterkünfte.

Alle diese Vorsorgen haben in ihrer Gesamtheit den Triumph der Seuchenbekämpfung in diesem Kriege zur Folge gehabt. Denn, wenn man bedenkt, daß in früheren Kriegen die Opfer durch Seuchen jene durch Waffenwirkung überragten, daß im Anschlusse an Seuchen unter den Kriegern stets auch Seuchen der Bevölkerung des Hinterlandes folgten, so können die Erfolge der heutigen Seuchenbekämpfung angesichts der Ausbreitung des gegenwärtigen Weltkrieges nicht hoch genug geschätzt und anerkannt werden. Das Verdienst hiefür gebührt in erster Linie den in vornehmer Bescheidenheit wirkenden Männern der Wissenschaft, die in den letzten Jahrzehnten die Frage der Art und Verbreitung der verschiedenen übertragbaren Krankheiten erforscht und uns gelehrt haben, wie wir ihnen erfolgreich begegnen können.

Nicht minder bewundernswert sind die Erfolge der Chirurgie und ihrer Hilfszweige, und zwar nicht allein hinsichtlich der Wundbehandlung, sondern auch der chirurgischen Technik, die zur Folge haben, daß die Heilungsprozente unter den Verwundeten so hoch sind, wie in keinem Kriege zuvor, und die es ermöglichen, zahlreiche Verkrüppelte dem Berufsleben wiederzugeben.

All diese Errungenschaften sind auch der verbesserten Ausbildung der Ärzteschaft, demnach also den Lehrern an unseren Hochschulen, zu danken, die übrigens teils durch eigenes Handeln, teils durch regelmäßiges Bereisen der Sanitätsanstalten und der damit verbundenen fortwährenden Belehrung der Ärzte auf allen Kriegsschauplätzen tätig sind.

Durch diese Leistungen hat die Heilkunde den Beweis erbracht, daß sie nicht mehr von mystischen Voraussetzungen ausgeht, sondern in den Kreis der exakten Wissenschaften eingetreten ist. In ihren Bestrebungen wird aber die Heilkunde ganz besonders von der Technik unterstützt. Ohne diese wäre so manche Errungenschaft des hygienischen Laboratoriums für die Menschheit verlorengegangen und graue Theorie geblieben.

Es unterliegt aber keinem Zweifel, daß auch die verständnisvolle Unterstützung, die in diesem Kriege der Heilkunde von Seite der in Betracht kommenden Verwaltungen und Körperschaften zuteil wurde, sehr wesentlich zu den geschilderten Erfolgen beigetragen hat.

An allererster Stelle steht nach dieser Richtung unsere Heeresverwaltung, die die nötigen gesundheitlichen Maßnahmen rasch und durchgreifend einzurichten verstanden hat.

Besonderer Dank gebührt auch jenen wackeren Frauen und Mädchen, die ungeachtet der eigenen Gefahr im Felde sowohl als auch im Hinterlande, in liebevollster Weise unsere kranken und verwundeten Krieger pflegen und betreuen.

Ich habe meine Eindrücke, ohne jede Schönfärberei, sondern lediglich den Tatsachen entsprechend wiedergegeben.

Digitized by Google

säure". So nennen die jungen, immer fröhlichen Offiziere den etwas säuerlich schmeckenden Wein. Nach dem Essen begeben wir uns an den nahen Waldsaum, von dem Laufgräben in die vordersten Schützengräben führen, denen gegenüber ungefähr 1000 Schritte entfernt und durch einen Flußlauf getrennt, die Stellungen des Feindes sich befinden.

Der Boden dieses Schützengrabens ist trocken, mit einer Schichte Stroh bedeckt. Jeder Mann hat überdies zum Schutze gegen die Kälte eine Decke. Schwarmöfen verbreiten eine behagliche Wärme. Die Mannschaft sieht sehr gut aus und ist trotz lebhaften feindlichen Infanteriefeuers in bester Stimmung. Nahrungsmittel waren reichlich vorhanden — so Konserven, Brot, Wurst, Speck, Käse usw. Gutes Trinkwasser ist gleichfalls vorhanden, das regelmäßig zugeführt wird, und zwar, wenn möglich, aus Brunnen, deren Wasser vorher untersucht und als einwandfrei festgestellt wurde. Wo die Beschaffung von Brunnenwasser für die Kampftruppe nicht möglich ist, sind Trinkwasserbereiter vorgesehen, die vermöge ihres sinnreichen Baues Wasser aus Tümpeln, Straßengraben usw. nicht nur entkeimen, sondern auch durch Aufnahme von Sauerstoff aus der Luft schmackhaft machen (vier Lichtbilder).

Die Abfallstoffe werden in Latrinenanlagen vollkommen unschädlich gemacht.

Der Eindruck, den man im Schützengraben gewinnt, ist wahrhaft überwältigend. Denn hier erst sieht man, welche Anforderungen der Stellungskampf an die Nerven unserer wackeren Truppen stellt und mit welcher Hingebung diese ihre Pflicht dem Vaterlande gegenüber erfüllen. Für so manchen Wiener Kaffeehausstrategen, der wegen Wegfalles des Jausenkaffees nervös geworden war, wäre ein entsprechender Aufenthalt in einem Schützengraben als billiges „Sanatorium" sehr zu empfehlen.

Wir verließen sodann die Stellung, um über das freie Feld, das heißt ohne Benutzung des Laufgrabens, den Rückzug anzutreten.

Hier begegneten wir zahlreichen Kriegern, die zur Stellung mit verschiedenen Stoffen, Eßwaren und der Feldpost, wanderten.

Nun gelangten wir an den früher erwähnten Waldsaum zurück und kamen zu dem für diesen Abschnitt bestimmten Hilfsplatz. Dieser liegt im Walde, etwa 2000 Schritte hinter der vordersten Stellung und ist durch eine Flagge mit dem Genfer Kreuz gekennzeichnet. Der diensthabende Arzt ist mit dem Feldkuraten in einem Unterstande untergebracht, der ebenso aussieht, wie die früher beschriebenen. Unweit von diesen Wohnräumen ist ein weiterer Unterstand errichtet, in dem aus der Feuerlinie kommende Kranke und Verwundete die erste Hilfe erhalten.

Auch hier ist ein Raum für innere Kranke, für Verwundete und für Ansteckungsverdächtige vorgesehen. An letzteren schließt sich ein ausgezeichnet eingerichtetes Brausebad an. Selbstverständlich stehen am Hilfsplatze Fuhrwerke zur Verfügung, welche die Kranken und Verwundeten nach erfolgter erster Hilfeleistung — denn nur um eine solche kann es sich hier handeln — in die Feldsanitätsanstalten befördern.

Ungefähr 10 Minuten Gehzeit vom Hilfsplatz entfernt befindet sich der für diesen Abschnitt vom Feldkuraten mit rührender Sorgfalt gepflegte Soldatenfriedhof. Weiße Birkenstämme bilden seine Umfriedung. In der Mitte gegen Osten gerichtet ist gleichfalls aus Birkenstämmen ein von einem roten ewigen Licht beleuchteter Altar errichtet, über dem ein kleines Glöcklein angebracht ist. Sämtliche Gräber waren von Allerseelen her noch geschmückt. Als wir den Friedhof betraten, gewahrten wir zwei Landsturmmänner, die einem in der vergangenen Nacht durch einen feindlichen Granatensplitter zu Tode getroffenen Kameraden, dessen entseelte Hülle kurz vorher eingebracht worden war, die letzte Ruhestätte bereiteten.

Wir leisteten dem fürs Vaterland Gefallenen die letzte militärische Ehrenbezeigung und verließen tief gerührt diese Stätte menschlicher Pietät (vier Lichtbilder).

Nun bestiegen wir wieder unsere Wagen, um uns auf den Heimweg zu begeben. Wir waren wenige Minuten im Walde gefahren, als wir rauchenden Feldküchen begegneten, die den wackeren Kämpfern im Schützengraben das warme Essen zuführten. Die Sonne war im Untergehen begriffen — die Zeit der Ausspeisung gekommen. Der Donner der Geschütze war — wie auf Verabredung — verstummt und eine sonderbar anmutende Ruhe lag über der endlos scheinenden schneebedeckten Ebene.

Am nächsten Tage hatte ich Gelegenheit, der Ausrückung einer Brigade vor dem Armeekommandanten beizuwohnen, die kurz vorher aus den Stellungen abgelöst worden war. Der Eindruck, den die Mannschaften machten, war geradezu überraschend. Durchwegs junge, kräftige, gut genährte und gut gekleidete Männer mit heiterem Gesichtsausdruck — viele darunter, die seit Kriegsbeginn im Felde stehen. Einzelnen ausgezeichneten Kämpfern gewährte der Armeekommandant Urlaube zum Besuche der Heimat. Den Gesichtsausdruck dieser Glücklichen vermag ich nicht zu beschreiben.

Sodann erfolgte die Rückreise aus dem Standorte des Armeekommandos nach Lemberg und von da nach Wien.

So hatte ich auch Gelegenheit, verschiedene, durch den Krieg bedingte gesundheitliche Einrichtungen des Hinterlandes, wie Krankenhalte- und Labestellen auf Bahnhöfen, verschiedene Arten von Krankenzügen, Bade- und Entlausungsanstalten für Truppen, Spitäler usw. zu besichtigen.

Es würde mich zu weit führen, wollte ich Ihnen heute noch eine nähere Beschreibung all dieser dem Wohle unserer Krieger dienenden Einrichtungen geben.

Ich möchte mich vielmehr darauf beschränken, kurz hervorzuheben, daß auch die hier gesammelten Eindrücke die denkbar besten waren und dafür zeugten, in welch verständnis- und liebevoller Weise alle Beteiligten bestrebt sind, auch für die im Hinterlande weilenden gesunden, kranken und verwundeten Krieger zu sorgen.

Aber einer durch den Krieg bedingten Einrichtung glaube ich gerade in diesem Kreise besonders gedenken zu müssen, das ist des über Anregung Sr. Exzellenz des Herrn Eisenbahnministers geschaffenen Genesungsheimes für kriegsverletzte Eisenbahner.

Ich möchte mir aber vorerst erlauben, an dieser Stelle einige Bemerkungen über die Kriegsverletztenfrage im allgemeinen zu machen.

Während in früheren Kriegen zahlreiche Leichtverwundete durch hinzugetretene Wundkrankheiten und Schwerverwundete überdies auch infolge des niedrigen Standes der chirurgischen Technik rettungslos zugrunde gingen, ist es im gegenwärtigen Kriege, dank den Fortschritten unserer Wissenschaft, insbesondere aber der wesentlich verbesserten chirurgischen Technik sowie endlich infolge der erheblich besseren Ausbildung der Ärzteschaft möglich geworden, Leichtverwundete nahezu ausnahmslos wieder vollständig herzustellen und eine große Anzahl früher als unbedingt verloren gehaltener Schwerverwundeter am Leben zu erhalten.

Während man sich endlich in früheren Kriegen mit der „organischen", also der Wundheilung begnügte, oder besser gesagt, begnügen mußte, haben es die Fortschritte auf dem Gebiete der Chirurgie, Orthopädie, Mechano- und Elektrotherapie usw. dahin gebracht, daß heutigen Tages nicht nur die Wundheilung, sondern auch die Wiederherstellung der Funktion oder zumindestens die Besserung derselben erfolgreich angestrebt werden kann.

Digitized by Google

Die große wirtschaftliche Bedeutung, die den letztangeführten Bestrebungen innewohnt, haben denn auch die Kriegsverwaltungen und sonstigen hiezu Berufenen der Mittelmächte rechtzeitig erkannt, und schon zu Beginn des gegenwärtigen Krieges zahlreiche Heilstätten und Schulen errichtet, die in der Wiederherstellung der Arbeitsfähigkeit Kriegsverletzter ihre vornehmste Aufgabe erblicken. So sehen wir denn auch schon gegenwärtig zahlreiche Kriegsverletzte, die früher der öffentlichen Wohltätigkeit zur Last gefallen wären, dem Hochgefühle eigener Arbeitskraft wiedergegeben.

Die Bestrebungen der früher erwähnten großen Anstalten gelten nun zunächst der Wiedererlangung der Berufsfähigkeit der Kriegsverletzten, weil die bereits bestehende Vertrautheit mit dem betreffenden Berufe nicht allein die Wiedereinschulung im allgemeinen erleichtert, sondern nach dem Gesetze der „eingefahrenen Nervenbahnen" häufig auch ein gewisses Minus an voller Gebrauchsfähigkeit zulässig erscheinen läßt. Ist aber die Wiedererlangung der Berufsfähigkeit infolge der bestehenden Verletzungsart nicht möglich, so wird die Erwerbsfähigkeit im allgemeinen angestrebt.

Nun gibt es immerhin Berufe, auf die in Ansehung ihrer besonderen Eigenart oder ihres verhältnismäßig seltenen Vorkommens in den erwähnten Anstalten keine besondere Rücksicht genommen werden kann. Ein Beispiel, wie auch für solche Berufe vorgesorgt werden kann, also ein Beispiel ausgesprochener Standesfürsorge hat unser oberster Chef durch Schaffung eines Genesungsheimes für kriegsverletzte Eisenbahner in Wien geliefert (16 Lichtbilder).

Und nun möchte ich meine gesamten Eindrücke, wie folgt, zusammenfassen:

Bei der Wahl oder Errichtung von Unterkünften für die Truppen im Felde werden die Grundsätze der Gesundheitspflege in weitestgehendem Maße berücksichtigt. Wo nur überhaupt zulässig, werden Bäder für die Mannschaften eingerichtet, eine Maßnahme, die bekanntlich in erster Linie die Ausbreitung des Fleckfiebers hintanzuhalten berufen ist. Die zahlreichen Badegelegenheiten haben überdies auch die zu Beginn des Stellungskrieges so lästig empfundene Läuseplage sehr erheblich eingeschränkt und die anfangs so zahlreich empfohlenen, eigentlich aber wenig wirksamen Läusemittel überflüssig gemacht.

Die Bekleidung unserer Truppen ist der jeweiligen Jahreszeit angepaßt.

Sehr angenehm empfindet der Krieger im Felde den Ersatz des früheren Feldtornisters durch den wesentlich leichteren Rucksack.

Die Verpflegung der Truppen im Felde ist während des Stellungskrieges geradezu ausgezeichnet. Dies ist in erster Linie den großzügigen Vorkehrungen der Intendanz, der zweckmäßigen Einrichtung des Nachschubdienstes und der geradezu rührenden Fürsorge der Truppenkommandanten zu danken. Besonders anerkennenswert sind die Leistungen der Fahrküchen, die es ermöglichen, mindestens einmal täglich bis an die vorderste Linie warmes Essen vorzubringen. Besondere Aufmerksamkeit wird, wie erwähnt, der Trinkwasserfrage zugewandt.

Die gute, ausreichende Nahrung sowie das gesunde Trinkwasser haben in sehr erheblichem Maße dazu beigetragen, die vom Darmkanal ausgehenden übertragbaren Krankheiten, wie Cholera, Ruhr und Bauchtyphus, unter den Truppen einzuschränken sowie auch die Widerstandskraft gegen Erkrankungen überhaupt zu heben. Daß die Cholera in so geringem Umfange auftritt, ist überdies offenbar der Schutzimpfung zuzuschreiben, der nach wie vor die Truppen und wie ich betonen möchte, ohne jede Schädigung, regelmäßig unterzogen werden.

Weniger zuverlässig scheint die Typhusimpfung zu sein, so sehen wir auch diese Krankheit verhältnismäßig häufiger auftreten. Zum Glück ist aber die Sterblichkeit bei Bauchtyphus bekanntlich erheblich geringer als bei Cholera.

Blattern kommen, dank der Schutzpockenimpfung, bei den im Felde oder im Hinterlande befindlichen Truppen überhaupt nicht vor. Die Soldaten erhalten ferner Merkblätter, aus denen sie entnehmen können, wie Krankheiten vorgebeugt werden kann. Sie werden überdies regelmäßig belehrt, wie sie sich im Erkrankungs- oder Verwundungsfalle vor Ankunft eines Arztes zu verhalten haben.

Nebst diesen allgemeinen Maßnahmen kommt aber der reichlichen Ausrüstung der Armee mit Epidemielaboratorien und Desinfektionsmitteln eine ganz hervorragende Bedeutung zu. Die ersteren ermöglichen die rasche Stellung einer einwandfreien Krankheitsfeststellung und demgemäß die rasche Ergreifung wirksamer, besonderer Maßnahmen, wie sofortige Absonderung des Kranken, gründliche Entkeimung seiner Ausscheidungen, seiner Kleidung und Wäsche sowie auch der betreffenden Unterkünfte.

Alle diese Vorsorgen haben in ihrer Gesamtheit den Triumph der Seuchenbekämpfung in diesem Kriege zur Folge gehabt. Denn, wenn man bedenkt, daß in früheren Kriegen die Opfer durch Seuchen jene durch Waffenwirkung überragten, daß im Anschlusse an Seuchen unter den Kriegern stets auch Seuchen der Bevölkerung des Hinterlandes folgten, so können die Erfolge der heutigen Seuchenbekämpfung angesichts der Ausbreitung des gegenwärtigen Weltkrieges nicht hoch genug geschätzt und anerkannt werden. Das Verdienst hiefür gebührt in erster Linie den in vornehmer Bescheidenheit wirkenden Männern der Wissenschaft, die in den letzten Jahrzehnten die Frage der Art und Verbreitung der verschiedenen übertragbaren Krankheiten erforscht und uns gelehrt haben, wie wir ihnen erfolgreich begegnen können.

Nicht minder bewundernswert sind die Erfolge der Chirurgie und ihrer Hilfszweige, und zwar nicht allein hinsichtlich der Wundbehandlung, sondern auch der chirurgischen Technik, die zur Folge haben, daß die Heilungsprozente unter den Verwundeten so hoch sind, wie in keinem Kriege zuvor, und die es ermöglichen, zahlreiche Verkrüppelte dem Berufsleben wiederzugeben.

All diese Errungenschaften sind auch der verbesserten Ausbildung der Ärzteschaft, demnach also den Lehrern an unseren Hochschulen, zu danken, die übrigens teils durch eigenes Handeln, teils durch regelmäßiges Bereisen der Sanitätsanstalten und der damit verbundenen fortwährenden Belehrung der Ärzte auf allen Kriegsschauplätzen tätig sind.

Durch diese Leistungen hat die Heilkunde den Beweis erbracht, daß sie nicht mehr von mystischen Voraussetzungen ausgeht, sondern in den Kreis der exakten Wissenschaften eingetreten ist. In ihren Bestrebungen wird aber die Heilkunde ganz besonders von der Technik unterstützt. Ohne diese wäre so manche Errungenschaft des hygienischen Laboratoriums für die Menschheit verlorengegangen und graue Theorie geblieben.

Es unterliegt aber keinem Zweifel, daß auch die verständnisvolle Unterstützung, die in diesem Kriege der Heilkunde von Seite der in Betracht kommenden Verwaltungen und Körperschaften zuteil wurde, sehr wesentlich zu den geschilderten Erfolgen beigetragen hat.

An allererster Stelle steht nach dieser Richtung unsere Heeresverwaltung, die die nötigen gesundheitlichen Maßnahmen rasch und durchgreifend einzurichten verstanden hat.

Besonderer Dank gebührt auch jenen wackeren Frauen und Mädchen, die ungeachtet der eigenen Gefahr im Felde sowohl als auch im Hinterlande, in liebevollster Weise unsere kranken und verwundeten Krieger pflegen und betreuen.

Ich habe meine Eindrücke, ohne jede Schönfärberei, sondern lediglich den Tatsachen entsprechend wiedergegeben.

Digitized by Google

Ich glaube daher auch, mit reinem Gewissen betonen zu können, daß die Angehörigen unserer glorreichen Kämpfer hinsichtlich der gesundheitlichen Vorsorgen in der Armee nach jeder Richtung vollkommen beruhigt und überzeugt sein können, daß im Falle einer Verwundung oder Erkrankung jedes einzelnen Kriegers sicherlich alles geschieht, was Wissenschaft und Verwaltungsapparat zu leisten vermögen.

Die Lehren des gegenwärtigen Krieges weisen uns aber jetzt schon die Wege, die wir zu betreten haben, um denjenigen übertragbaren, aber sicherlich abwendbaren Krankheiten, welche im Frieden so zahlreiche, unsere Volkswirtschaft schädigende Opfer fordern, erfolgreich entgegentreten und auf diese Art die leider unvermeidlichen Verluste dieses Krieges so rasch als möglich ersetzen zu können.

Und so wollen wir der berechtigten Hoffnung Ausdruck geben, daß die Völker Mitteleuropas durch weitere planmäßige Ausnutzung der Fortschritte der medizinischen und technischen Wissenschaft sowie durch Ausgestaltung sozialer und wirtschaftlicher Maßnahmen im kommenden Frieden zu neuer Blüte gelangen und auch in Zukunft nicht nur militärisch, sondern auch volkswirtschaftlich unbesiegbar bleiben werden.

STROMBAHNEN.

Fortschritte auf dem Gebiete der Strom-Vollbahnen. Im Jänner 1915 wurde auf der 130 km langen, bis zum Jahre 1913 nur mit Dampf betriebenen Vollbahn Kiruna—Reichsgrenze der königl. schwedischen Staatsbahnen der elektrische Betrieb aufgenommen. Seit dieser Zeit werden auf dieser Bahn Güterzüge von 2000 t Zuggewicht und auch Schnellzüge elektrisch befördert. Der elektrische Strom wird in dem am Porjusfall erbauten Wasserkraftwerk erzeugt.

Die außerordentlich günstige Gelegenheit, den Betriebsstrom aus dieser Wasserkraft zu erhalten, ist für das kohlenarme, aber wasserreiche Schweden von ganz besonderer Bedeutung, weil bisher fast die ganze Betriebskohle aus dem Auslande bezogen werden mußte. Der elektrische Betrieb bringt daher Schweden nationalwirtschaftlich große Vorteile und macht den Staat unabhängiger von der ausländischen Kohlenzufuhr. Aus diesem Grunde wurden schon lange Zeit vorher eingehende Studien sowohl auf wassertechnischem als auch auf bahn- und elektrotechnischem Gebiete durchgeführt.

Das von der königl. Eisenbahnverwaltung gewählte Betriebsystem mit Einphasen-Lokomotiven hat sich, wie aus den schwedischen Tageszeitungen zu entnehmen ist, gutbewährt.

In einem am 19. November 1915 dem König vorgelegten Schreiben betont die königl. schwedische Eisenbahndirektion, daß die nunmehr vollständig durchgeführte Elektrisierung der Staatsbahnstrecke Kiruna—Reichsgrenze in allen Teilen den Anforderungen entspricht, daß sogar in verschiedenen Hinsichten die Erwartungen übertroffen werden. Es wurde hiebei zum Ausdruck gebracht, daß die ausführenden Elektrizitätsfirmen eine in allen Teilen ausgezeichnete Anlage hergestellt haben.

Da nunmehr hinreichende Erfahrungen über elektrischen Zugbetrieb sowohl von dieser Anlage als auch von den königl. schwedischen Bahnen der Provinz Linköping vorliegen, schlägt die Eisenbahndirektion vor, die Elektrisierung auch auf der Strecke Kiruna—Svartön (Lulea) einzuführen. Hiedurch würde die ganze Strecke, die der Erzbeförderung dient, einheitlich betrieben werden können, wodurch sich die Verwendung der Betriebsmittel und des Personals in höherem Grade wirtschaftlich gestalten ließe.

Auch das Kraftwerk am Porjusfall könnte durch die gesteigerte Energielieferung besser ausgenutzt werden.

Da diese Musteranlage durch eine deutsche Elektrizitätsfirma, die Siemens-Schuckert-Werke, im Verein mit einer schwedischen Firma, der Allmänna Svenska E. A. B., ausgeführt wurde, ist dieser Erfolg der Elektrotechnik für die deutsche Industrie noch besonders bemerkenswert.

Die Strom-Bahnen an der Pacific-Küste in Nordamerika. Aus Anlaß der im Oktober 1915 in San Francisco abgehaltenen Versammlungen des Vereins der amerikanischen elektrischen Bahnen sowie der zugehörigen Zweigvereine hat das Electric Railway Journal eine Festausgabe erscheinen lassen, in der die bemerkenswertesten Anlagen und Einrichtungen der an der Pacific-Küste gelegenen elektrischen Bahnen näher beschrieben sind.

Eine der bedeutendsten elektrischen Bahnen ist die elektrische Pacific-Bahn, die ein Netz von 611 englischen Meilen umfaßt, und auf dem täglich 6200 Züge gefahren werden. Das Bahnnetz durchzieht das Gebiet zwischen dem Ozean und Los Angeles und dehnt sich von dieser Stadt noch weit nach Westen hinaus bis ins Hochgebirge. Es durchzieht wundervolle Gegenden und wird in der Festausgabe daher als ein Eisenbahnparadies bezeichnet. Die Wagen der genannten Bahn werden neuerdings ganz aus Eisen hergestellt; sie sind vierachsig, von Puffer zu Puffer 17·7 m lang und enthalten 60 Sitzplätze. Eine neuere Wagenform aus Los Angeles hat tiefliegenden Mitteneinund -ausgang. („Zeitschrift für Kleinbahnen.")

VERSCHIEDENES.

Personalnachricht. Dem Ehrenvorstande des Gesangvereines österr. Eisenbahnbeamten Südbahndirektor Heinrich Proch wurde die preußische Rote-Kreuz-Medaille II. Klasse verliehen, die ihm der deutsche Botschafter persönlich überreichte. Diese Auszeichnung ist auf die vom Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten gemeinsam mit dem Wiener Männergesangverein und dem Schubertbund veranstaltete Kaiser-Wilhelm-Huldigungsfeier zurückzuführen, deren erfolgreicher Verlauf noch in bester Erinnerung steht und zu der der Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten die Anregung gegeben hat.

Auszeichnung. Seine k. u. k. Apostolische Majestät geruhten allergnädigst zu verleihen: den Orden der Eisernen Krone dritter Klasse mit der Kriegsdekoration taxfrei: in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Eisenbahnkriegsdienst dem Hauptmanne Franz Buchar, überkomplett im Infanterieregiment Nr. 54, zugeteilt dem Generalstabe.

Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten. Am 18. d. fand die 38. ordentliche Hauptversammlung statt. Der Vorsitzende, Vorstandstellvertreter Oberinspektor Fischmeister, wies bei Erstattung des Jahresberichtes darauf hin, daß der Verein auch während des 2. Kriegsjahres seine Gesangskunst der Kriegsfürsorge widmete, wodurch K 11.600·— den Zwecken der Kriegswohltätigkeit gewidmet werden konnten. Ferner hat der Verein wieder in vielen Verwundetenspitälern und Genesendenheimen Vorträge veranstaltet. 62 Sänger des Vereines stehen im Kriegsdienste. Der Verein zählt 26 Ehrenmitglieder, 285 Sänger und 351 beitragende Mitglieder. Der langjährige Vorstand und Mitbegründer des Vereines, Südbahndirektor Heinrich Proch, wurde zum Ehrenvorstande und der Vorstandstellvertreter Oberinspektor Gustav Fischmeister zum Ehrenmitgliede des Vereines erwählt. In die Vereinsleitung wurden gewählt: Gustav Fischmeister, Oberinspektor der k. k. Staatsbahnen a. D., und Professor Dr. Ernst Stolz, k. k. Finanzrat, zu Vorstandstellvertretern; Carl Führich, Tonkünstler, zum Chormeister; Eduard Göttl, Magistratsrat a. D., zum Chormeisterstellvertreter, ferner zu Vorstandsmitgliedern: Karl Axmann, Beamter der Anglo-österr. Bank a. D., Rudolf Esterle, Revident der Südbahn, Karl Freund, Bureauvorstand der I. österr. Sparkasse, kaiserl. Rat Josef Gmendt, k. k. Hilfsämterdirektor a. D., Rudolf Heinisch, Revident der k. k.

Digitized by Google

Staatsbahnen, Franz Jellinek, Revident der k. k. Staatsbahnen, Heinrich Kollarz, Inspektor der Südbahn, Josef Kováts, Architekt und Stadtbaumeister, Karl Rohr, Oberrevident der k. k. Staatsbahnen, Eduard Vymlatil, Oberrevident der k. k. Staatsbahnen, Fritz Waidl, Oberrevident der k. k. Staatsbahnen.

Aufhebung des Markenkolliverkehres. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. werden im Bereich der österreichischen Staatseisenbahnen die Bestimmungen über die Abfertigung von Eilgutkolli mit Frankierungsmarken außer Kraft gesetzt. Bereits verkaufte Marken werden von den Kassen der Stationen und Haltestellen bis einschließlich 30. Juni 1917 von den Kassen der k. k. Direktionen bezw. von der Kassa der k. k. Betriebsleitung Czernowitz bis einschließlich 31. Dezember 1917 gegen Rückerstattung des Preises der Marken zurückgenommen. — Hiemit verschwindet eine Einrichtung, die bei ihrer Einführung namentlich von fachlicher Seite mit großen Erwartungen begrüßt wurde. Trotz des richtigen Gedankens, der dieser Abfertigungsweise zugrunde lag, hat sie keine große Anwendung gefunden, weil die Bestimmungen weder hinreichend einfach und sachgemäß noch die Preise genügend billig waren. Immerhin bot diese Abfertigungsart doch manche bemerkenswerte Vorteile.

Ergebnisse der Preußisch-Hessischen Eisenbahn-Betriebsgemeinschaft für 1914/15. Dieser dem Abgeordnetenhause vorgelegte Bericht ist von besonderem Interesse, weil von der Periode, die er umfaßt, acht Monate in die Kriegszeit fallen, so daß also nur für vier Monate normale Ergebnisse in Betracht kommen. Das gemeinsame Betriebsnetz hat sich von 39.327 auf 39.773 *km* erhöht, wovon 22.558 *km* auf Hauptbahnen, 16.976 *km* auf Nebenbahnen und 239 *km* auf Schmalspurbahnen entfallen. Davon waren preußisches Eigentum 38.458 (38.025) *km*, hessisches 1275 (1261) *km* und badisches unverändert 40 *km*. An Privateisenbahnen befanden sich in Preußen 1898 (1893) *km* in Betrieb, an Klein- und Straßenbahnen 14.195 (13.918) *km*. Das Anlagekapital ist bei Schluß des Betriebsjahres von Mk. 12.622 auf 13.082 Millionen gestiegen. Für den Kilometer Bahnlänge ergibt das eine Zunahme von Mk. 319.103 auf Mk. 327.132. An Betriebsmitteln waren zu Ende des Berichtsjahres 23.108 (22.131) Lokomotiven, 46.939 (45.023) Personenwagen, 13.725 (13.139) Gepäckwagen und 516.958 (495.429) Güterwagen vorhanden. Die Beschaffungskosten aller Ende März 1915 vorhandenen Fahrzeuge beziffern sich auf Mk. 3711·35 Millionen, das ist 28·40 v. H. des Anlagekapitals der dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnstrecken.

Von Ermittlung der Zahl der beförderten Personen ist zur Ersparung der sehr erheblichen Arbeiten wegen des Krieges abgesehen worden. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr sind mit Mk. 587·45 Millionen um Mk. 125·95 Millionen gleich 17·66 v. H. hinter der vorjährigen Höhe zurückgeblieben. Im Güterverkehr ist die beförderte Gütermenge von 460·27 auf 352·41 Millionen, also um 107·85 Millionen *t* gleich 23·43 v. H. zurückgegangen. Auf den Kilometer entfielen mithin im Durchschnitt 8949 (11.809) *t*. An Kohlen wurden 133·49 (171·72) Millionen *t* gleich 37·88 (37·31) v. H. des Gesamtverkehrs befördert. Aus dem Güterverkehr betrugen die Einnahmen Mk. 1508·70 Millionen, das ist Mk. 162·51 Millionen, gleich 9·72 v. H. weniger als im Vorjahre. Dazu treten noch besondere sonstige Einnahmen von Bahnanlagen und Leistungen zu Gunsten Dritter, so daß die gesamten Einnahmen sich auf Mk. 2275·09 (2557·34) Millionen beliefen und mithin gegen das Vorjahr um Mk. 282·24 Millionen gleich 11·04 v. H. zurückstehen. Auf den Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge berechnen sich die Einnahmen auf Mk. 57.270 (65.106) gleich Mk. 7836 oder 12·04 v. H. weniger als im Vorjahre. Während die Einnahmen mithin infolge des Krieges ziemlich erheblich zurückgegangen sind, haben sich die Ausgaben nur von Mk. 1769·85 auf Mk. 1813·58 Millionen, also um Mk. 43·72 Millionen gleich 2·47 v. H. erhöht. Auf den Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge berechnen sich die Ausgaben auf Mk. 45.653 (45.058), was einer Steigerung von Mk. 595 gleich 1·32 v. H. entspricht. Die persönlichen Ausgaben haben um 6·23 v. H. zugenommen, während die sachlichen um 1·09 v. H. zurückgegangen sind. Zu den persönlichen Ausgaben gehören hauptsächlich Besoldungen mit Mk. 369·27 (338·85) Millionen, Wohnungsgeldzuschüsse Mk. 64·58 (61·05) Millionen, Remunerierung von Hilfsarbeitern, Löhne usw. Mk. 269·89 (267·79) Millionen, Reise- und Umzugskosten Mk. 74·62 (60·06) Millionen. Die Hauptposten der sachlichen Ausgaben bestehen aus der Unterhaltung und Ergänzung der Geräte sowie Beschaffung der Betriebsmaterialien mit Mk. 218·77 (238·06) Millionen Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen Mk. 311·01 (298·40) Millionen, Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und maschinellen Anlagen mit Mk. 292·62 (290·01) Millionen. Von den Ausgaben für Betriebsmaterialien entfallen Mk. 145·37 (157·91) Millionen auf die Beschaffung von Kohlen, Koks und Preßkohlen. An Kohlen wurden insgesamt 11·61 (12·48) Milionen *t* verbraucht, davon 9·06 (10·96) Millionen t Steinkohlen, 1·17 (1·21) Millionen *t* Steinkohlenpreßkohlen, 1·19 (0·12) Millionen *t* Koks und 0·17 (0·19) Millionen *t* Braunkohlen und Braunkohlenpreßkohlen. Bei einer Betriebslänge der Bahnstrecke von 39.754 (39.308) *km* beträgt die Geleiselänge 87.043 (84.594) *km*, wovon 58.143 (57.243) *km* durchgehende und 28.900 (27.351) *km* sonstige Geleise. Die Schienen sind überwiegend auf hölzernen Querschwellen befestigt, auf Eisenschwellen lagen 31.522 *km* oder 36·21 v. H. gegen 29.360 *km* oder 34·71 v. H. im Vorjahr. Für die Beschaffung der zur Erneuerung des Oberbaues verwendeten Oberbaumaterialien wurden Mk. 117·94 (115·66) Millionen verwendet. Umgebaut wurden mit neuen Materialien 2761 *km* und zwar 1225 *km* mit hölzernen und 1536 *km* mit eisernen Querschwellen. An Betriebsmitteln wurden neu beschafft 640 (620) Lokomotiven, 925 (900) Personenwagen, 355 (280) Gepäckwagen und 7203 (7106) Güterwagen.

Bei der nachgewiesenen Verringerung der Gesamteinnahmen und gleichzeitigen Erhöhung der Ausgaben ist der Betriebsüberschuß von Mk. 787·49 auf 461·52 Millionen zurückgegangen, also um Mk. 325·97 Millionen gleich 41·39 v. H. Auf den Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge belief sich der Überschuß auf Mk. 11.617 gegen 20.048 im Vorjahr. Im Verhältnis zu den Gesamteinnahmen stellte er sich auf 20·29 gegen 30·79 v. H. im Jahre 1913. Für das durchschnittliche Anlagekapital, das im Berichtsjahr Mk. 12.866 (i. V. 12.315) Millionen betrug, ergab sich eine Verzinsung von 3·39 v. H. gegen 6·39 v. H. im Vorjahre. Der Anteil Hessens am Betriebsüberschuß berechnet sich auf Mk. 10,045.081 (i. V. Mk. 17,252.218), der Anteil Badens auf Mk. 423.098 (Mk. 801.284). Auf den Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge betrug der Betriebsüberschuß Mk. 13.468 (Mk. 21.833), auf Mk. 100 des im Jahresdurchschnitt verwendeten Anlagekapitals Mk. 4·16 (Mk. 6·96) und auf Mk. 100 der Gesamteinnahmen Mk. 23·52 (Mk. 33·54). Im Voranschlag war der Betriebsüberschuß mit Mk. 810·70 Millionen angesetzt worden. Da er in Wirklichkeit nur Mk. 461·52 Millionen betrug, stellt er sich mithin um Mk. 349·18 Millionen gleich 43·07 v. H. niedriger. Von dem preußischen Anteil von 449·4 Millionen dienen zur Verzinsung der Eisenbahnschuld Mk. 308·8 (276·6) Milionen, zur Tilgung Mk. 49·5 (47·8) Millionen, ferner Mk. 128·9 (142·9) als Zuschuß zum Extraordinarium

Digitized by Google

des Eisenbahnetats. Dabei ergibt sich ein Fehlbetrag von Mk. 37·8 Millionen, während im Vorjahre für allgemeine Staatszwecke noch Mk. 234·10 Millionen und zur Ergänzung des Ausgleichfonds Mk. 91·04 Millionen verfügbar geblieben waren. Die nachstehende Zusammenstellung gibt einen Überblick über die Entwicklung der Eisenbahnergebnisse für eine Reihe von Jahren.

* Unter Berücksichtigung der Pensionslasten	Gesamte Einnahmen	Gesamte Ausgaben	Betriebsüberschuß- Betrag	Gegen das Vorjahr	Auf 1 km Betriebslänge	im Verhältnis zum Anlagekapital	im Verhältnis zur Gesamteinnahme
	in Millionen Mark				Mark	v. H.	
1914/15*	2275·10	1813·60	461·52	—325·97	11.617	3·59	20·29
1913/14*	2557·34	1769·85	787·49	— 55·61	20.048	6·39	30·79
1912/13*	2501·45	1658·35	843·10	+159·66	21.744	7·17	33·70
1911/12*	2347·31	1531·04	815·27	+105·55	21.369	7·20	34·77
1910/11*	2171·14	1460·42	710·72	+ 81·40	18.908	6·48	32·73
1909/10*	2029·60	1400·27	629·32	+144·48	17.046	5·94	31·01
1908/09*	1910·24	1425·40	484·84	—107·60	13.400	4·78	25·38
1907/08	1953·98	1319·81	634·17	— 63·92	17.791	6·53	32·46
1906/07	1867·87	1169·77	698·09	+ 18·14	19.853	7·48	37·37
1905/06	1729·25	1048·81	680·95	+ 48·21	19.709	7·52	39·88
1904/05	1599·93	967·19	932·74	+ 21·01	18.676	7·17	39·55
1903/04	1519·79	906·06	611·73	+ 70·75	18.542	7·13	40·25

BUCHANZEIGEN.

„Im Kampf gegen Rußland." Von Wilhelm Conrad Gomoll. Leipzig, F. A. Brockhaus. 1916. 180 Seiten (in Format und Ausstattung der Soldatenausgaben von Hedins „Volk in Waffen" und Wegeners „Wall von Eisen und Feuer") mit 42 Bildern. Mk. 1.

Wilhelm Conrad Gomoll, der Berliner Lyriker und Romanschriftsteller, der seit Herbst 1914 im Osten weilt und aus nächster Nähe die übermenschlichen Leistungen auf grundlosen Marschwegen in Frost und Schnee, Morast und Regen, das zähe, unbeugsame Durchhalten, die vorbildliche Manneszucht und siegesgewisse Draufgehen unserer Feldgrauen miterlebt hat, schildert in dem fesselnd geschriebenen Buche die stolzen Tage von Lodz und Lowicz, an der Rawka und Bzura, von Gorlice-Tarnow und Joroslau, von Przemysl und Lemberg und schließlich von Warschau und Nowo-Georgiewsk. Beim Heere Hindenburgs war er in Polen, bei den Truppen Mackensens in Galizien und bei der Heeresgruppe des Prinzen Leopold von Bayern vor Warschau. Deutsche, Österreicher und Ungarn waren seine täglichen und nächtlichen Feldkumpane, und die deutsch-österreichisch-ungarische Waffenbrüderschaft ist ein leuchtendes Symbol seines Buches. Gomoll hat hier ein urdeutsches Soldatenbuch geschaffen, das nicht nur bei den deutschen Kriegern im Feld und ihren Angehörigen daheim, sondern ebenso auch in ganz Österreich-Ungarn mit heller Freude gelesen werden wird. Eine stattliche Reihe vom Verfasser aufgenommener, abwechslungsvoller und fesselnder Abbildungen vermehrt den Wert und Reiz des Buches.

Österreichisches Kursbuch. Die soeben erschienene neue Sonderausgabe (Oktober 1916) enthält die Fahrpläne der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen sowie aller im Betriebe stehenden Linien der k. u. k. Heeresbahnen im polnischen und serbischen Okkupationsgebiet. Sie ist erhältlich in allen Buchhandlungen, Tabak-Trafiken, Zeitungsverschleißen oder vom Verlage der Waldheim-Eberle A. G. in Wien, VII. Seidengasse 3-9, gegen Voreinsendung von K 2·10 (einschließlich portofreier Zusendung).

Eisenbahntariflehre. Allgemeiner Teil. Von Dr. Emil Riesenfeld, Oberstaatsbahnrat. Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei. Wien 1916. Preis K 1·40.

Wie der Verfasser im Vorworte ausführt, soll seine Eisenbahntariflehre vor allem in den Fachschulen der k. k. österr. Staatsbahnen, ferner bei der Vorbereitung der Staatsbahnbediensteten zu den Fachprüfungen als Lehr- und Lernbehelf dienen, dann auch den schon im Dienste Stehenden gelegentlich als Leitfaden von Nutzen sein. In zweiter Reihe will es für die weitere Öffentlichkeit die Grundgedanken und die wichtigsten Einzelheiten des österreichischen Eisenbahntarifwesens kurz und faßlich und doch möglichst in wissenschaftlicher Weise darlegen.

Eine zuverlässige Beurteilung des allgemeinen Teiles von Riesenfelds Eisenbahntariflehre wird erst dann möglich sein, wenn auch der besondere Teil vorliegt, denn dieser Teil, der offenbar nur deshalb mit dem allgemeinen nicht in einem Buche vereinigt wurde, weil er Wechselndes enthalten und daher öfter, als der allgemeine, einer Neuauflage bedürfen wird, soll nach den Absichten des Verfassers vermutlich nicht bloß den Zweck haben, durch Vorführung von Einzelheiten den Stoff zu erweitern, sondern auch den Inhalt des allgemeinen Teiles zu veranschaulichen.

Soweit hienach eine Beurteilung des allgemeinen Teiles schon jetzt möglich ist, läßt sich hierüber folgendes sagen:

Dem Verfasser, der ebenso gründliche Fachkenntnis wie tiefes Verständnis für die Bedürfnisse des Fachunterrichtes zeigt, schwebte als leitender Gesichtspunkt offenbar vor, daß ein Lehr- und Lernbehelf für Fachschulen dem Lehrer nicht viel mehr als Anhaltspunkte für ausführlichere Vorträge, dem Schüler aber eine Darstellung bieten soll, die dem Gedanken Rechnung trägt, daß bei der schulmäßigen Ausbildung das wichtigste der mündliche Vortrag ist, neben dem das Lehrbuch im wesentlichen nur als ein zum Denken anregender Behelf für die Wiederholung des beim Vortrage Gehörten zu dienen hat.

Dieser Gesichtspunkt ist richtig und es ist anzuerkennen, daß auf dem Gebiete des Eisenbahntarifes kein zweites Buch besteht, das sich als Behelf für den Fachschulunterricht im Eisenbahntarifwesen besser eignen würde, als das Buch Riesenfelds. Naturgemäß kann aber ein Buch, das strenge nach dem oben angegebenen Grundsatze geschrieben ist, dort nicht von gleichem Werte sein, wo der ergänzende mündliche Vortrag fehlt, so für die schon im Dienste Stehenden und für die weitere Öffentlichkeit. Aber auch für diese wird das Buch Riesenfelds vor den meisten anderen mindestens den Vorzug haben, daß es infolge seiner knappen und trotzdem das ganze Gebiet umfassenden Darstellung manchem, der in das Tarifwesen tiefer eindringen will, vor den damit verbundenen Mühen bisher aber deshalb zurückgeschreckt ist, weil über Eisenbahntarifwesen nur „dicke Bücher" bestehen, den Entschluß erleichtern wird, sich mit dem Gegenstande überhaupt zu befassen. Und darauf, daß sich weitere Kreise mit dem Eisenbahntarifwesen überhaupt ernstlicher beschäftigen, kommt es hauptsächlich an, wenn der vom Verfasser im Vorworte beklagten Erscheinung, daß man in Tarifangelegenheiten nicht selten schiefe Urteile hört, entgegengetreten werden soll; denn diese schiefen Urteile rühren davon her, daß die weitere Öffentlichkeit erschreckend geringe Kenntnisse auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens besitzt.

Auf Einzelheiten des Buches soll hier nicht eingegangen werden. Wo Unebenheiten bestehen, wird diese der Verfasser selbst wahrnehmen und in der nächsten Auflage beheben.

Sehr beachtenswert ist der Versuch Riesenfelds, fremdsprachige Fachausdrücke durch deutsche zu ersetzen. Was von allen derartigen Versuchen gilt, gilt aber auch hier: Deutsche Fachausdrücke werden sich an Stelle der bisher gebräuchlichen fremdsprachigen insolange nicht einbürgern, als sie nicht zu amtlichen Bezeichnungen erhoben werden.

KLUBNACHRICHTEN.

Für das am 22. November l. J., 1/2 8 Uhr abends, im großen Konzerthaussaale stattfindende Sinfoniekonzert des

Digitized by Google

Wiener Konzertvereines sind die abonnierten Sitze Parterre 19. Reihe, Nr. 5 und 6 rechts zum Preise von K 3·50 für den Sitz im Klubsekretariate noch erhältlich.

Es ist vorgesorgt, daß im Klub von nun an wöchentlich 25 *kg* Rückenspeck zur Verteilung an Klubmitglieder gelangen. Darauf Anspruch Erhebende belieben die Fettkarten in dem Bedarfe entsprechender Anzahl ungesäumt im Klubsekretariate zu hinterlegen, nachdem die Übernahme der Waare von der liefernden Firma nur gegen Abgabe der Fettkarten erfolgen kann. Für die beziehbare Höchstmenge von 0·5 *kg* müssen 4 ganze Abschnitte der laufenden Woche hinterlegt werden.

Außerdem gelangt im Klubsekretariate Schichtseife, Tafel- und gröberes Salz, Tafelobst, voraussichtlich auch Marmelade (Melange), Honigbutter, kondensierte Milch und Kristallsoda zur Verteilung.

Die Firma Philipp Haas & Söhne sieht sich infolge Verteuerung der Rohstoffe veranlaßt, die Begünstigung für unsere Klubmitglieder zurückzuziehen.

Den ersten Haupttreffer von K 300.000.—, sage Kronen Dreihunderttausend, können Sie bereits am 2. November d. J. schon nach Einzahlung der ersten Rate von K 3.60 erzielen, im Falle Sie postwendend das neue österr. Rote Kreuz-Los v. J. 1916 bei dem reellen Geldinstitute der „Glücksrad-Gesellschaft", Brünn, Rudolfsgasse Nr. 12, bestellen, deren Prospekte unserem Blatte diesen Monat beigelegt waren. Zögern Sie nicht! Suchen Sie den Prospekt auf und reichen Sie Ihrem Glücke bei Zeiten die Hand! Die gesetzlich ausgestellte Verkaufsurkunde folgt gleich nach gemachter Bestellung und Einsendung von K 3.60 per Postanweisung.

In der Monarchie best eingeführtes **Teilzahlunghaus** der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5. K. k. hand.-ger. prot. Uhrmacher. K. k. beeideter Sachverständiger.

Anglo-Oesterreichische Bank.

Kundmachung.

Zufolge Beschlusses der am 11. Oktober 1916 stattgehabten außerordentlichen Generalversammlung unserer Aktionäre und der diesbezüglich erhaltenen Vollmachten bringen wir behufs Durchführung der Erhöhung des Aktienkapitales von 100,000.000 Kronen auf 130.000.000 Kronen

125.000 neue, mit je K 240·— volleingezahlte Aktien

zur Ausgabe.

Den Inhabern der dermalen im Umlaufe befindlichen 416.667 Aktien (Nr. 1 bis 416.667) wird das

Bezugsrecht

auf 83.334 Stück neue Aktien, welche an dem Erträgnis der Bank vom 1. Juli 1916 an partizipieren,

zum Preise von K 400·— pro Aktie

zuzüglich 5% Zinsen von diesem Betrage ab 1. Juli 1916 in der Weise eingeräumt, daß

je 5 alte Aktien das Anrecht zum Bezuge von einer neuen Aktie

geben.

Aktienbruchteile oder Zertifikate auf Bruchteile von Aktien werden nicht ausgegeben.

Die Anmeldung des Bezugsrechtes hat bei sonstigem Verluste desselben

vom 20. bis inklusive 30. Oktober 1916

bei der Liquidatur der Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien, I. Strauchgasse 1, beim Wechselhaus der Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien, I. Strauchgasse 1, bei den Wechselstuben in Wien, I. Rotenturmstraße 15, II. Taborstraße 10, III. Landstraße Hauptstraße 23, IV. Favoritenstraße 26, V. Schönbrunnerstraße 38. VI. Linke Wienzeile 4, VI. Mariahilferstraße 13, VII. Mariahilferstraße 70, VII. Westbahnstraße 32 34, VIII. Alserstraße 31. XIII. Hietzinger Hauptstraße 4, XIV. Ullmannstraße 67, XVIII. Währingerstraße 132a, XIX. Nußdorferplatz 5, XX. Wallensteinstraße 22, XX. Dresdnerstraße 124, XXI. Floridsdorf. Am Spitz 16, XXI. Stadlau, Stadlauerstraße 26, bei den Filialen der Anglo-Oesterreichischen Bank in Aussig, Bodenbach, Brünn, Brüx, Budapest, Eger, Falkenau, Graz, Innsbruck, Karbitz, Karlsbad, Kornenburg, Linz, Lobositz, Marburg, Marienbad, Pardubitz, Pilsen, Prag, Preßnitz, Saaz, St Pölten, Teplitz, Tetschen, Trautenau, Triest, Wels, Znaim während der bei diesen Stellen üblichen Geschäftsstunden zu erfolgen.

Aktionäre, welche das Bezugsrecht auszuüben beabsichtigen, haben das selbe mittels einfacher Konsignation anzumelden und unter einem die zum Bezuge berechtigenden Mäntel der alten Aktien beizubringen, welche nach Vornahme einer, die erfolgte Ausübung des Bezugsrechtes ersichtlich machenden Abstempelung zurückgestellt werden. Formulare werden bei den Anmeldestellen ausgefolgt.

Bei der Anmeldung des Bezugsrechtes sind auf jede zu beziehende neue Aktie K 200·— zuzüglich 5% Zinsen vom 1. Juli 1916 bar einzuzahlen. Der Restbetrag von K 200·— zuzüglich 5% Zinsen vom 1. Juli 1916 bis zum Zahlungstage ist

bis spätestens 11. Dezember 1916

bei derselben Stelle, bei welcher die Anmeldung erfolgte, bei sonstigem Verluste jedes Anspruches aus der geleisteten Anzahlung auf einmal bar einzuzahlen.

Gegen Rückstellung der die Vollzahlung ausweisenden Bestätigung, bezw. Bestätigungen werden die neuen Aktien nach Fertigstellung ausgefolgt werden.

Wien, 19. Oktober 1916.

Anglo-Oesterreichische Bank.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 9/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Regulliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Schnelldreh-Revolverstahl №5% Marke:

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

A. Fross- Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

□ Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, □ Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.

Zweigniederlassung: Prag, VII. Bubnaerstraße 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.

Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- und Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.

◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

Winden aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 □ **Wien X/1** □ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne **Registriervorrichtung.**
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für **Gruben usw. Minenzünder.**
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1828. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, /49 c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.244.

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Heiz- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Brikettwerken in Dzieditz (Österr. Schlesien).

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 52)

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

□ **Eigene Wintersportanlagen.** □

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

Für das österreichische Patent Nr. 63227 des Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenvereins A.-G., Osnabrück, vom 15. August 1913, betreffend

„Schienenstoßverbindung"

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht.

Gefl. Anfragen zu richten an Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenverein A.-G., Osnabrück.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 22. Wien, den 15. November 1916. XXXIX. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Zum Ministerwechsel. — Eisenbahn-Neubauten zur Entlastung der Wiener Bahnhöfe. — Technische Rundschau: Die Schmelzpunkte chemischer Grundstoffe. Selbstentladewagen für Seitenentleerung. — Verschiedenes: Preiserteilung. Vorschußerteilung. Das zweite Geleise der Kaschau-Oderberger Bahn. Die neue Eisenbahn Petersburg—Kola. Die Fortschritte des Bagdadbahn-Baues im Kriege. Eisenbahnen in Palästina und Sinai. Der Einfluß der Krieges auf die schweizerischen Bundesbahnen. — Buchanzeigen: Lehrbuch der Staatsverrechnung. Die Kriegsschauplätze auf der Balkanhalbinsel und im Orient. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Eröffnung der Klubsaison.

Samstag, den 21. November, halb 7 Uhr abends, im Vortragssaale

Eröffnungs-Vortrag

des Herrn k. k. Universitätsprofessor Dr. Karl Přibram über „Freiheit oder Zwang im Wirtschaftsleben der Zukunft".

Eingeführte Gäste willkommen.

Donnerstag, den 23. November und in der Folge an jedem Donnerstag von 5 bis 8 Uhr nachmittags im großen Saale Damen-Teeabend für Kriegsfürsorgezwecke.

Wolle für Strickarbeiten, Tabak und Hülsen für Zigaretten, Leinenstücke für Scharpie vorhanden.

Tee mit Rum oder Zitrone und Brötchen wird zum Preise von 1 Krone die für Tasse verabreicht.

Der gesamte Ertrag wird Kriegsfürsorgezwecken zugeführt.

Für künstlerische Darbietungen wird vorgesorgt.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Zum Ministerwechsel.

Seine Majestät der Kaiser hat nachstehende Handschreiben zu erlassen geruht:

Lieber Dr. Freiherr von Forster!

Indem Ich Sie, Ihrem Ansuchen stattgebend, unter Vorbehalt Ihrer Wiederverwendung im Dienste in Gnaden von der Stelle Meines Eisenbahnministers enthebe, spreche Ich Ihnen für Ihre unermüdliche, auch unter den gegenwärtigen, besonders schwierigen Verhältnissen erprobte Wirksamkeit Meine volle Anerkennung und Meinen wärmsten Dank aus.

Wien, am 31. Oktober 1916.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p.

Lieber Generalmajor Schaible!

Ich ernenne Sie zu Meinem Eisenbahnminister.

Wien, am 31. Oktober 1916.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p.

Baron Forster hat an alle Eisenbahnbediensteten folgenden Abschiedserlaß gerichtet:

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 31. Oktober 1916 mich über mein Ansuchen von der Stelle des Eisenbahnministers in Gnaden zu entheben geruht.

War es mir bestimmt, die Eisenbahnen Österreichs auch in jener großen Zeit zu leiten, da ihre Bedeutung als Werkzeug des Krieges sich ganz offenbarte, so macht es mich stolz, daß ihre Leistungen von Allerhöchster Stelle in so reichem Maße gewürdigt worden sind.

An diesen Leistungen hat unter den Eisenbahnern jeder seinen Teil, der seine schweren Berufspflichten, gleichviel ob auf hohem oder niederem Posten stehend, im Dienste des teuren Vaterlandes mannhaft erfüllt; ihrer war ich eingedenk bei allen Fürsorgen, womit ich der Not des Krieges unter den Eisenbahnern zu steuern, nach besten Kräften bemüht war; sie gehören mit zu den tiefen Eindrücken, die ich aus der arbeitsreichen Zeit des Wirkens an der Spitze der staatlichen Eisenbahnverwaltung dauernd bewahren werde.

Mit warmem Gruße wende ich mich in der Stunde des Abschiedes an alle Eisenbahner und danke ihnen be-

Digitized by Google

wegten Herzens dafür, daß sie im Toben des Weltkrieges die härteste Probe treuer Pflichterfüllung zur unvergänglichen Ehre unseres Berufes bestanden haben.

Forster.

Der Begrüßungserlaß des neuen Ministers lautet:

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 31. Oktober 1916 mich zum Eisenbahnminister allergnädigst zu ernennen geruht.

Indem ich mit heutigem Tage mein Amt antrete, drängt es mich, alle Bediensteten der österreichischen Eisenbahnen aufs herzlichste zu begrüßen.

Die außerordentlichen Leistungen, zu denen die Eisenbahner Österreichs ihre Kräfte im Kriege gesteigert und zu deren Vollbringung sie in werktätiger Förderung der Kriegszwecke unermüdlich mitgeholfen haben, bekunden hohes Pflichtgefühl, mannhafte Tatbereitschaft und die Liebe zum Vaterlande, für dessen Bestand und Größe die Völker Österreichs durch mehr als zwei Jahre in heißem Kampfe stehen.

Die in meiner soldatischen Laufbahn in mannigfacher Berührung mit dem Eisenbahnwesen gewonnene und im Kommando der nördlichen Heeresbahn bekräftigte Überzeugung, daß ein guter Geist der Ordnung und Disziplin im Personalkörper der österreichischen Eisenbahnen rege sei, bestärkt die Zuversicht, in der ich auf die bewährte Mitarbeit aller im Eisenbahndienste erprobten Kräfte bei Lösung der mir anvertrauten, nach Größe und Verantwortlichkeitsgehalt von mir voll ermessenen Aufgabe rechne.

In dieser Erwartung wendet sich meine Begrüßung auch besonders an die Träger aller leitenden Posten im Staatseisenbahndienste sowie an meine engeren Mitarbeiter im Ministerium und seinen Unterbehörden.

Dem mir nunmehr unterstehenden Personal gebe ich meinerseits die Versicherung, daß ich dessen Wünschen und Bestrebungen, soweit sie sich auf dem Boden des Rechtes und der für den Eisenbahndienst unerläßlichen Disziplin bewegen, volle Würdigung angedeihen lassen und mich bemühen werde, die Lasten und Sorgen des Krieges den Eisenbahnern nach Kräften zu mildern. **Schaible.**

In Bekundung der die Mitglieder des Klubs österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten beseelenden Gesinnung gestatten wir uns, Seine Exzellenz den neuernannten Herrn k. k. Eisenbahnminister Generalmajor Schaible ehrerbietigst zu begrüßen und Seiner Exzellenz die aufrichtigsten Wünsche zum Antritte seines hohen Amtes, insbesondere in dem Sinne darzubringen, daß seiner Amtsführung die reichsten Erfolge zum Wohle des Reiches und des Eisenbahnwesens beschieden sein mögen.

Indem wir unsere berufsförderlichen Bestrebungen vertrauensvoll dem Schutze Seiner Exzellenz empfehlen, erbitten wir für unsern Klub sein gütiges Wohlwollen.

Bewegten Herzens sprechen wir unserem bisherigen obersten Vorgesetzten, Exzellenz Baron Forster, für die von ihm dem Klub geschenkte warme Anteilnahme und werktätige Förderung den innigsten Dank aus. Seinem regen Interesse, das sich in oftmaligem Besuche der Klubveranstaltungen und in der Mitwirkung bei der Einrichtung unseres neuen Klubheims wahrhaft freundschaftlich betätigte, der lebhaften Aneiferung, die Baron Forster den wissenschaftlichen und kollegialen Bestrebungen des Klubs zuteil werden ließ, der vorbildlichen Fürsorge für die Hebung des Standes, dem durchaus modernen und humanen Geiste, der seine Amtsführung kennzeichnete, schuldet unser Klub wertvolle Anregungen und die gesteigerte Triebkraft, die es ihm ermöglichte, seine angesehene Stellung zu behaupten und sie auch während der beiden Kriegsjahre durch umfassende Betätigung im Dienste der Kriegsfürsorge aufrechtzuhalten. Daher zollt der Klub, in frischer Erinnerung an die vielfältigen Beweise tatkräftigen Wohlwollens, das Exzellenz Baron Forster als Eisenbahnminister während seiner fünf volle Jahre, darunter $2^1/_4$ Kriegsjahre, einschließenden Amtsführung dem Klub zugewendet hat, demselben innigsten Dank. Von diesem kleinen Ausschnitt aber erhebt sich der Blick zu dem Gesamtbilde der umfassenden erfolgreichen Tätigkeit des hervorragenden Fachmannes, dem die Leitung des Eisenbahnwesens in dieser denkwürdigen Zeit anvertraut war. Dr. Zdenko Freiherr von Forster, im November 1911 im zweiten Kabinett Baron Bienerth zum Eisenbahnminister ernannt, übernahm die Leitung dieses wichtigen Verwaltungszweiges zu einer Zeit, da eine Reihe großer und schwieriger Fragen zur Lösung drängte und die verfassungsmäßige Mitwirkung des Parlaments durch die sich immer wieder erneuernde Obstruktion im Abgeordnetenhause schwer bedroht war. Von der obersten Leitung des Eisenbahnwesens, deren Richtlinien durch die in den letztvorausgegangenen Jahren häufigen Ministerwechsel ungünstig beeinflußt wurden, war vor allem die Verschmelzung der eben verstaatlichten großen Privatbahnen mit dem Staatsbahnnetze durchzuführen. Stürmisch wurde die Neuordnung der Staatsbahnverwaltung unter Vermehrung der Staatsbahndirektionen verlangt. Uferlose Wünsche nach neuen Lokalbahnen wurden im Abgeordnetenhause geltend gemacht. Gesamtstaatliche Rücksichten drängten auf Ergänzung des bosnischen Bahnnetzes. Die Ordnung der Südbahnfrage ließ keinen längeren Aufschub zu. Die Erneuerung des Ausgleichs mit Ungarn stand in naher Aussicht. Die materielle Lage des Eisenbahnpersonals erheischte möglichste Berücksichtigung. Eine Fülle schwieriger und verantwortungsvoller Aufgaben war dem neuen Minister gestellt. Durch vieljährige Berufstätigkeit mit den verschiedenen Zweigen des Eisenbahndienstes und ihren Bedürfnissen wohlvertraut, als Berater und Mitarbeiter der früheren Minister, schon 1908 als Leiter des Eisenbahnministeriums auf dem Felde der Verkehrs- und Wirtschaftspolitik heimisch, stellte Baron Forster seine volle rüstige Kraft in den Dienst der ihm zugefallenen Aufgabe. Man muß Baron Forster bei der Arbeit kennen gelernt haben, um die anziehende Eigenart dieses hochbegabten Mannes zu würdigen, der von Liebe zur Sache und strengem Gerechtigkeitsgefühl geleitet, stets nur das Beste des Dienstes und des Staates im Auge hatte

Digitized by Google

und dieses Ziel mit nachhaltiger Tatkraft verfolgte. So ist es ihm gelungen, die Eingliederung der neu erworbenen Bahnen in die Gesamtheit des Staatsbahnnetzes unter Wahrung der erworbenen Rechte des Personals zum Abschlusse zu bringen, den Gesetzentwurf über die bosnischen Ergänzungsbahnen der Verabschiedung zuzuführen, ein umfassendes Lokalbahnprogramm zur parlamentarischen Behandlung vorzulegen, die Verhältnisse der Südbahn mit Berücksichtigung der öffentlichen Interessen neu zu ordnen und an den Ausgleichsvereinbarungen mit Ungarn bezüglich der Verkehrsfragen mitzuwirken. Baron Forster hat sich, indem er von den Vorschlägen zur Neuordnung der Verwaltungsorganisation der Staatsbahnen nur jene ausführte, die sachliche Verbesserungen des Dienstes enthielten, ein großes Verdienst um die innere Konsolidierung der Staatsbahnen erworben. Diesem Ziele und der Ausgestaltung der Bauanlagen und Betriebseinrichtungen der Staatsbahnen war sein besonderes Augenmerk zugewendet.

Hiebei treten bei der durch den Krieg voll erwiesenen Bedeutung der Eisenbahnen als Kriegsmittel naturgemäß jene Maßnahmen in den Vordergrund, die sich den Kriegszwecken dienlich erwiesen haben, oder während des Krieges zur Förderung seiner Ziele durchgeführt wurden.

Unter den Eisenbahnneubauten war es vor allem die Herstellung des zweiten Gleises in der Strecke Salzburg—Wörgl, dessen Bau beim Ausbruche des Krieges mit Italien bereits so weit vorgeschritten war, um die Aufmarschbewegungen günstigst zu beeinflussen und das seit seiner durchgängigen Fertigstellung im Sommer 1915 zur Raschheit der Truppenbeförderung in außerordentlichem Maße beigetragen hat. Auch die im ganzen Staatsbahnbereiche durchgeführten Erweiterungen der Stations- und Betriebsanlagen haben mit den militärischen Bedürfnissen gleichen Schritt gehalten.

Ein Werk größten Stiles — der Bau der Wiener Umleitungsbahnen — wird nach Verlauf einer einjährigen Bauzeit noch in diesem Jahre dem Verkehre übergeben. (Eine ausführliche Beschreibung dieser Anlagen bringen wir unter der Überschrift: „Eisenbahnneubauten zur Entlastung der Wiener Bahnhöfe".)

Auch die Heizhausanlagen in Saalfelden, Wörgl, die Werkstättenneubauten in Tarnow, Jedlersdorf, Böhmisch-Leipa und St. Pölten sowie die Erweiterungsbauten in Linz, Knittelfeld, Wien, Floridsdorf, Pilsen, Nimburg, Neu-Sandez, Lemberg und Stryj danken seiner Tatkraft ihre Entstehung und Durchführung.

Einen Maßstab für die Leistungsfähigkeit der Staatsbahnwerkstätten bildet die hohe Zahl der im Dienste der Sanitätspflege ausgerüsteten Krankenzüge aller Art, ferner die fünf Werkstättenzüge und die weitreichenden Vorsorgen für eine den hohen Anforderungen des Kriegsverkehres entsprechende Instandhaltung der Fahrbetriebsmittel. Der Bestand an letzteren hat durch Nachschaffungen größten Umfanges sich seit Kriegsbeginn um rund ein Drittel, das st um 1400 Lokomotiven und 50.000 Wagen, vermehrt.

Volles Augenmerk hat Eisenbahnminister Forster der Beseitigung der zerstörenden Wirkung des Krieges an Bahnbauwerken zugewendet und die Wiederinstandsetzungsarbeiten in Galizien mit bestimmendem Einflusse gefördert. Die Fülle der in kürzester Zeit geleisteten Arbeit erhellt aus der Tatsache, daß von 600 zerstörten Brücken bereits die Hälfte wieder hergestellt, daß von 4000 Hochbauten 3000 wieder in Benutzung gezogen, endlich daß nahezu 3000 zerstörte Weichen und gegen 500 km zerstörte Gleise wieder instand gebracht wurden.

Auch die Personalwirtschaft bei den österreichischen Staatsbahnen trug unter Forster die Merkmale seiner starken Persönlichkeit.

Seine Sorge galt der Heranbildung eines vollwertigen Nachwuchses für alle Dienstbestimmungen, wozu mustergültige Schuleinrichtungen ins Leben gerufen wurden.

Die Überleitung der Personalwirtschaft vom Frieden in den Krieg mit ihren umfangreichen Personalverschiebungen, die Auffüllung der durch die Einberufungen stark geminderten Personalstände (im Staatseisenbahndienste sind dermalen an die 25.000 weiblichen Hilfskräfte in Verwendung) und schließlich die Fürsorgen für die evakuierte Bedienstetenschaft können vom sozialpolitischen Gesichtspunkte als gelungen bezeichnet werden. Bei allen materiellen Zuwendungen an die Bediensteten ist Exzellenz Forster bis an die äußerste Grenze der Möglichkeit gegangen.

Allen unter ihm zu Gunsten der Bediensteten entfalteten Kriegsfürsorgen ist gemeinsam, daß sie frühzeitig eingeleitet wurden und im erforderlichen Augenblicke ihre Wirkung äußern konnten. Dies gilt sowohl von der Neuregelung der Lebensmittelmagazine und der auf die Angehörigen des Dienstzweiges beschränkten Behandlung der Ernährungsfrage überhaupt, wie auch besonders von den 1915 errichteten Personalküchen und den Schuhreparaturswerkstätten, schließlich von der Pflege des Kleingartenwesens, das nunmehr die größte Ausdehnung erfahren hat.

Mitbestimmend für den Erfolg aller dieser Fürsorgen war wohl der Umstand, daß sie auf die Mitarbeit der Bediensteten selbst abgestellt waren, und daß den ausführenden Stellen eine gewisse Bewegungsfreiheit gewahrt wurde.

Die noch im ersten Kriegsjahre bei Gründung eines Genesungsheimes für verstümmelte und verkrüppelte Eisenbahner gemachte Zusicherung des Ministers, allen kriegsverletzten Eisenbahnern die Rückkehr zu ihrem alten Broterwerbe zu erschließen, bedeutete damals das Betreten eines Weges, auf dem inzwischen der Invalidenschutz anderer Standesorganisationen gefolgt ist. Diese von Exzellenz Forster unter tätigster Mithilfe seiner Gemahlin Baronin Forster eingeleitete und geförderte Krüppelfürsorge erwies sich als ein wahrer Segen, dessen außer den kriegsverletzten auch die im Eisenbahnkriegsverkehre verunglückten Eisenbahner teilhaftig geworden sind. Denn durch das geradezu vorbildlich entworfene, ausgestattete und geleitete Genesungsheim in Grinzing wurden bereits von den 400 Anstaltspfleglingen 326 ihrem Berufsleben zurückgeführt.

Digitized by Google

Nicht unerwähnt darf schließlich bleiben, mit welch freundlicher Liebenswürdigkeit gegen Hoch und Gering Baron Forster im Verkehre den Bahnbediensteten entgegenkam.

Dieser nur flüchtige Überblick zeigt das umfassende erfolgreiche Wirken, das Baron Forster im Jahrfünft seiner Amtsführung entfaltet hat. Seine Majestät hat dieses Wirken wiederholt huldvoller Anerkennung gewürdigt, so auch in dem eingangs wiedergegebenen Allerhöchsten Handschreiben.

Die Amtsführung Baron Forsters wird in den dankbaren Herzen seiner Mitarbeiter und Schutzbefohlenen unvergessen bleiben.

Eisenbahn-Neubauten zur Entlastung der Wiener Bahnhöfe.

Schon in den letzten Friedensjahren hatten als natürliche Folge der Überholung der bestehenden Betriebsanlagen durch Wirtschaftsaufschwung und Verkehrssteigerung die räumlich beengten Wiener Bahnhöfe und ihre gegenseitigen Schienenverbindungen den Anforderungen der Zeit nicht mehr genügt. Der Krieg hat die Ausführung eines im Schoße der Staatseisenbahnverwaltung bereits gereiften Ausbauplanes unvermeidlicherweise zunächst wohl verzögert, dann aber den Entschluß — trotz aller auf dem Rohstoff- und Arbeitsmarkte herrschenden Schwierigkeiten — den Bau der Wiener Umfahrungslinien ohne Aufschub in Angriff zu nehmen, nur gefördert und der Tatkraft des gewesenen Eisenbahnministers Dr. Freiherrn v. Forster ist es gelungen, dieser Schwierigkeiten Herr zu werden.

Das Wesen dieses nunmehr in voller Bauausführung begriffenen Werkes besteht darin, durch Schaffung neuer, außerhalb des Weichbildes der Stadt Wien gelegener Verbindungen zwischen den in Wien einmündenden Bahnlinien alle Güterverkehre, die vermöge ihrer Bestimmung die innerstädtischen Bahnanlagen nicht unbedingt berühren müssen, ohne Berührung der letzteren um Wien herum abzuleiten.

Für die Umleitung der Frachtenverkehre der Nordbahn auf die Ostbahn (Ungarn), Südbahn und Westbahn wird bei der Station Süßenbrunn eine zweigeleisige Verbindung zwischen der Nordbahn und der Brünner Linie der ehemaligen Staatseisenbahngesellschaft, ein zweites Geleise von Gerasdorf nach Stadlau, eine Verbindung zwischen der Brünner und der Brucker Linie der Staatseisenbahngesellschaft mit den Betriebsstationen Prater-Ausweiche und Simmering-Übergang, eine Verbindung zwischen der Brucker Linie und der Donauländebahn, die sogenannte Oberlaaer Schleife und schließlich ein zweites Geleise von Simmering nach Grammat-Neusiedl hergestellt.

Die Umleitung der Verkehre von der Nordwestbahn und von der Franz Josef-Bahn zur Nordbahn wird durch eine neue, 4·2 *km* lange Verbindung von Jedlersdorf zur Station Leopoldau vermittelt, die mit Rücksicht auf die erforderliche Übersetzung der bestehenden Straßen und Schienenwege großenteils als Viadukt (2·2 *km*) mit einem Aufwande von 12.000 m^3 Beton ausgeführt wird.

Gleichzeitig mit diesen Umfahrungslinien ist nächst der Ortschaft Breitenlee ein neuer, allen Anforderungen entsprechender Verschiebebahnhof mit 62 *km* Geleisen im Werden begriffen, der mit der Nordbahn, Nordwestbahn sowie mit der Brünner und Marchegger Linie der Staatseisenbahngesellschaft in Verbindung gebracht wird und zur Durchführung aller für die Verkehrsumleitungen notwendigen Reihungen der Übergangszüge nach den einzelnen Verkehrswegen bestimmt ist.

Außerdem wird durch die Anlage eines Ortsgüterbahnhofes in Kagran den Bedürfnissen des einem großen Aufschwung entgegengehenden 21. Wiener Bezirkes Rechnung getragen und durch die Ausgestaltung der im Zuge der neuen Übergangslinien liegenden Bahnhöfe manche örtliche Rückständigkeit behoben.

Die Vorteile, die mit diesen Eisenbahnneubauten geschaffen werden, sind vielfacher Art.

Zunächst ist es klar, daß unter dem Einflusse eines erleichterten Lebensmittelverkehrs eine raschere und ergiebigere Lebensmittelversorgung der Stadt Wien Platz greifen kann.

Zugleich wird durch die Entlastung der Wiener Bahnhofanlagen neuer Raum für die Abwicklung des Ortsgüterverkehrs gewonnen und außerdem der Wagenumsatz beschleunigt, indem durch die neue Führung der Übergangsfrachten, die gegenwärtig durch die beengten Wiener Bahnhöfe geleitet werden müssen, die Laufzeit der Wagen bedeutend abgekürzt wird. Da für die Wiener Verkehrsablenkungen eine Anzahl von mindestens 900.000 Wagen jährlich in Betracht kommt, wird der wirtschaftliche Nutzen zweifellos bedeutend sein. Ferner wird die alte Wiener Verbindungsbahn durch Wegfall von Güterzügen derart entlastet werden, daß sie, den vorhandenen Bedürfnissen entsprechend, in weit größerem Maße, als dies gegenwärtig der Fall ist, für Zwecke des Ortspersonenverkehrs wird ausgenutzt werden können, ferner werden die von ihr durchschnittenen Stadtteile von der starken Rauch- und Lärmbelästigung, die zu fortgesetzten Klagen der Bewohner Anlaß bot, zum großen Teile befreit.

An Geldmitteln sind für die beschriebenen Bauten 35 Millionen Kronen veranschlagt.

Die Gesamtleistung besteht aus 1,200.000 m^3 Erdbewegung, 75.000 m^3 Mauerwerk, 48 eisernen Brückentragwerken im Gewichte von 2200 *t*, 125 *km* Geleisen, 250 Weichen usw. Fremde Grundflächen werden im Ausmaße von rund 2,000.000 m^2 benötigt, die Kosten der Grundeinlösung betragen allein 4·5 Millionen Kronen.

Noch im Laufe des vergangenen Winters wurden sämtliche Teilpläne ausgearbeitet, und es konnte dank dem Entgegenkommen der in Betracht kommenden Behörden und sonstigen Beteiligten, wobei an erster Stelle die besondere Unterstützung und Förderung durch die Gemeinde Wien hervorgehoben werden muß, bereits im April d. J. mit den Bauarbeiten begonnen werden. Die Arbeiten werden zum Teile durch bewährte Unternehmungen, zum Teile durch die Staatsbahnverwaltung selbst ausgeführt.

Alle Anlagen, mit Ausnahme des Verschiebebahnhofes Breitenlee, werden schon in den nächsten Tagen dem Betriebe übergeben werden.

Die Fertigstellung des Verschiebebahnhofes Breitenlee ist mit Rücksicht auf die zu bewältigende Erdbewegung von 600.000 m^3 und auf die auszuführenden, sehr umfangreichen Hochbauten (Heizhäuser, Dienst- und Wohngebäude usw.) erst im Spätherbst 1917 in Aussicht genommen.

Gleichzeitig mit diesem bedeutenden Baue werden zur Behebung der Schwierigkeiten in den Lagerplätzen der Wiener Bahnhöfe und zur Beschleunigung der Güterentladung neue Massengüterplätze nächst der Erdbergerlände, neue Güterspeicher auf dem Nord- und Nordwestbahnhofe sowie große Anlagen für Wagenaufstellung in Wagram errichtet, die gleichfalls noch im heurigen Herbst der Benutzung übergeben werden.

Bei den neuen Übergangsanlagen ist auch auf die Möglichkeit der allfälligen zukünftigen Ausführung eines Zentralholzbahnhofes, eines Bahnhofes für Petroleum und leicht brennbare Öle, eines zweiten Kohlenbahnhofes sowie auf die im Studium begriffene Frage der Zusammenlegung der Wiener Personenverkehre in einzelnen Gruppenbahnhöfen und endlich

Digitized by Google

auf die Schaffung eines großangelegten Donau-Umschlagplatzes auf dem linken Ufer Bedacht genommen worden.

Der Bau der Wiener Umfahrungslinien bedeutet einen wichtigen und bedeutungsvollen Schritt auf dem Wege zur Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse. Wenn nach Friedensschluß diese Aufgabe wieder in den Vordergrund treten wird, wird es sich vollends erweisen, daß mit dem Bau der Wiener Umführungsanlagen den Zielen der Zukunft noch mitten im Weltkriege in großzügiger und planmäßiger Weise vorgearbeitet worden ist.

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Die Schmelzpunkte chemischer Grundstoffe. In Beantwortung zahlreicher Anfragen über die Schmelzpunkte chemischer Grundstoffe hat das Bureau of Standards in Washington eine Zusammenstellung veröffentlicht, die sich auf die zuverlässigsten bisher veröffentlichten Angaben stützt. Im folgenden sind die Schmelzpunkte nach der thermodynamischen Skala wiedergegeben, wie sie von der genannten Stelle als Regelwärmegrade bei der Eichung von Wärme- und Luftdruckmessern verwendet werden.

Quecksilber . . .	38·9°	Gold	1061°
Zinn	231·9°	Kupfer	1083°
Kadmium	320·9°	Niekel	1452°
Blei	327·4°	Eisen	1530°
Zink	419·4°	Palladium	1549°
Antimon	630·0°	Platin	1755°
Aluminium . . .	658·7°	Wolfram	3000°
Silber	960·5°		

Bei 1000° Wärme beträgt die Schwankung 0·1°, bei Platin 5°, bei Wolfram 100°. In einer anderen Zusammenstellung wird noch folgendes angegeben:

Siedepunkt des Sauerstoffes 183°.

Sublimation der Kohlensäure in einer inaktiven Flüssigkeit — 78·5°,

Siedepunkt des Wassers 100°,
„ „ Naphthalin 217·96°,
„ „ Benzophenon 305·9°,
„ „ Schwefel 444·6°.

Gefrierpunkt von Kochsalz 801° C.

Selbstentladewagen für Seitenentleerung. In der Versammlung des Vereines für Eisenbahnkunde am 9. November sprach Oberbaurat a. D. Scheibner, Berlin, über die „Allgemeine Verwendung von Selbstentladewagen für Seitenentleerung bei der Beförderung von Massengütern auf den Eisenbahnen Deutschlands". Nach einem Überblick über die Tragfähigkeit der deutschen offenen Güterwagen im Vergleiche zu den Wagen erheblich höherer Tragfähigkeit der nordamerikanischen Eisenbahnen wies der Vortragende darauf hin, daß der Deutsche Staatsbahnwagenverband mit der umfangreicheren Beschaffung der 20 *t*-Wagen auf richtigem Geleise sei und ging dann über zu einer umfassenden Schilderung der gegenwärtig als „Spezialwagen" im Gebrauche befindlichen Selbstentladewagen, von denen er eine große Zahl in Lichtbildern vorführte. Die diesen Selbstentladewagen anhaftenden Mängel seien, wie angenommen werden könne, bei dem neuartigen Flachboden-Selbstentladewagen mit Seitenentleerung der Bauart Malcher (D.R.P. Nr. 279.823) vermieden. Dieser von der oberschlesischen Bedarfseisenbahn-A.-G. Gleiwitz auf den Markt gebrachte Selbstentladewagen erschiene wohl geeignet, als Regelwagen von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen eingeführt zu werden. Er ist für die vielseitigste Verwendungsmöglichkeit eingerichtet und kann daher auch auf dem Rücklauf nicht nur Massengüter aufnehmen, sondern auch zur Beförderung anderer Güter, sogar für Stückgüter, wie die jetzigen offenen 15 *t*- und 20 *t*-Wagen benutzt, werden. Versuche mit diesem Selbstentladewagen seien daher geboten, um endgültige Ergebnisse zu erzielen. Welche Vorteile aus der allgemeinen oder teilweisen Verwendung eines geeigneten Selbstentladewagens für die Eisenbahnverwaltungen und die Verkehrtreibenden zu erwarten seien, wurden eingehend erörtert, und dabei an der Hand der letzten Statistik für die Eisenbahnen Deutschlands für 1913 vorgeführt, daß die jetzige Wagenumlaufszeit von durchschnittlich etwa 4 Tagen sich mit einem geeigneten Selbstentladewagen auf etwa 2 Tage einschränken ließe, davon seien wesentliche Vereinfachungen der Betriebsanlagen und große Ersparnisse infolge Herabminderung der Selbstkosten bei Beförderung von Massengütern zu erwarten. An der Hand von durchgebildeten Entwurfsskizzen für die besonders in Betracht kommenden Fälle wurde gezeigt, wie die Bahnhöfe mit den für die Selbstentladung von Massengütern erforderlichen Ent- und Beladeeinrichtungen aus- oder umzugestalten wären. Die Schlußfolgerungen bezüglich der für den Verkehr in Frage kommenden drei Fälle waren: 1. der wirtschaftliche Erfolg wird am größten bei allgemeiner Einführung des Selbstentladers für Massengüter und Nichtmassengüter. Hiebei beträgt der Reinüberschuß für die Eisenbahnverwaltung 80 Mill. Mark jährlich, während für die Verkehrtreibenden sich eine Ersparnis von rund 42 Mill. Mark jährlich ergibt. Außerdem erzielt man einen jährlichen Minderbedarf an Arbeitern von etwa 75.000, die bei dem stetig zunehmenden Arbeitermangel besser den landwirtschaftlichen Betrieben zuzuführen sein würden.

2. Bei Beschränkung des Selbstentladers auf den Massengüterverkehr. Da hiebei der Selbstentlader auf Spezialwagen zu verwenden ist, so ergibt sich für die Eisenbahnverwaltung ein Reinüberschuß von 57 Mill. Mark jährlich, während die Ersparnis an Entladekosten für die Verkehrtreibenden wie zu 1 die gleiche sei, also etwa 42 Mill. Mark jährlich betrage. Auch in diesem Falle würde ein Minderbedarf von etwa 75.000 Arbeitern jährlich zu erzielen sein.

3. Bei Beschränkung der Selbstentlader auf die Geleiseanschlußinhaber und die Eisenbahnverwaltungen als Verfrächter ergäbe sich ein Reinüberschuß für die Eisenbahnverwaltungen von nur 17 Mill. Mark jährlich. Die Geleiseanschlußinhaber würden eine Ersparnis von 27 Mill. Mark jährlich an Entladekosten erzielen. Der Minderbedarf an Arbeitern würde etwa 40.000 jährlich betragen. Die Reinüberschüsse der Eisenbahnverwaltungen und Ersparnisse der Verkehrtreibenden erhöhen sich mit dem fortschreitend zunehmenden Massengüterverkehr. Die Größe des für Selbstentladewagen in Frage kommenden Massengüterverkehrs ist vom Vortragenden auf etwa 55 v. H., das sind etwa 278,000.000 *t* der etwa 500,000.000 *t* betragenden gesamten Güterbewegung auf den Eisenbahnen Deutschlands für das Jahr 1913 ermittelt.

Daß die beteiligte Industrie die Aufwendungen für die Umgestaltung oder Herrichtung der Ent- und Beladeeinrichtungen auf den Werken leisten würde, könne mit Bezug auf die nach Beendigung des Krieges eintretende, noch schwieriger werdende Arbeiterfrage sicher erwartet werden, da es der Industrie weniger auf die zu erzielenden Ersparnisse gegenüber der Handentladung der Massengüter auf ihren Werken, als auf die Herabminderung der Arbeiterzahl ankommt. Größere Werke können ohnehin schon jetzt nicht Ent- und Beladeeinrichtungen entbehren. Die durch allgemeine Verwendung der Selbstentladewagen zu erzielenden wirtschaftlichen Erfolge seien so bedeutend, daß die Eisenbahnverwaltungen nicht zögern sollten, die Anregungen einer wohlwollenden Prüfung zu unterziehen.

Digitized by Google

VERSCHIEDENES.

Preiserteilung. Der Preisausschuß des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen hat nebst anderen auf das Preisausschreiben vom Juli 1913 eingegangenen Bewerbungen dem Staatsbahnrate im k. k. Eisenbahnministerium Dr. Sanzin einen Preis von M 3000 für seine schriftstellerische Arbeit „Versuche an einer Stoßdampf-zwillingsschnellzugslokomotive“ erteilt.

Vorschußerteilung an Bahnbedienstete zur Beschaffung eines Wintervorrates an Kartoffeln. Um das Beschaffen eines Wintervorrates zu ermöglichen, hat das k. k. Eisenbahnministerium die k. k. Staatsbahndirektionen ermächtigt, Bedienstete und Hilfsbedienstete (auch ständigen und nichtständigen Arbeitern), die einen eigenen Haushalt führen, einen Vorschuß zu erteilen

Der Vorschuß kann unter Bedachtnahme auf den für Kartoffeln festgesetzten Höchstpreis bis zu einem Ausmaße, das die Anschaffung von 300 *kg* Kartoffeln ermöglicht, erteilt werden. Der Vorschuß muß aber nachweislich und ausschließlich zum Zwecke der Bevorrätigung mit Kartoffeln für den eigenen Bedarf verwendet werden und ist in 6 gleichen, aufeinanderfolgenden Monatsraten zurückzuzahlen.

Die Frauen der zur militärischen Dienstleistung eingerückten oder dienstlich anderwärts verwendeten Bediensteten haben bei Inanspruchnahme des Vorschusses eine schriftliche Erklärung zu unterfertigen, in der sie sich damit einverstanden erklären, daß der ihnen erteilte Vorschuß gegebenenfalls von dem ihnen gebührenden Versorgungsgenusse oder Sterbequartal hereingebracht werde.

Was die Organisierung des Kartoffeleinkaufes betrifft, so werden hiefür in erster Linie die Lebensmittelmagazine in Betracht kommen, welchen aller Voraussicht nach größere Mengen Kartoffel zur Verfügung stehen werden.

Da aber nur ein Teil der Bediensteten an den Lebensmittelmagazinen teilnimmt und die letzteren kaum für den ganzen Bedarf aufkommen können, werden auch die örtlichen und sonstigen den einzelnen Bediensteten zugänglichen Beschaffungsgelegenheiten soweit als möglich heranzuziehen sein.

In dieser Hinsicht sollen sich die Dienstvorstände der Sache annehmen und den Ankauf der Kartoffeln sowie deren Verteilung an die Abnehmer tunlichst selbst in die Hand nehmen.

Das zweite Geleise der Kaschau-Oderberger Bahn. Am 18. Oktober, 12 Uhr mittags, erfolgte in aller Stille der Schluß des letzten Ringes des 607 *m* langen zweiten Mosty-Tunnels (Jablunka-Paß) der Kaschau-Oderberger Bahn, 30 *m* östlich vom bisherigen, eingeleisigen Tunnel. Der Bau wurde kurz vor Ausbruch des Krieges im Juni 1914 begonnen. Allerdings ist mit dem Schlusse des letzten Ringes der Tunnel noch nicht vollständig fertig, da einerseits die Arbeiten im Freien bei den Eingängen und in den Voreinschnitten etwas zurückgeblieben sind, andererseits eine Reihe von Tunnelringen, welche während des Baues eingegangen sind, ganz oder teilweise neugebaut werden müssen. Doch ist zu erwarten, daß der zweite Mosty-Tunnel zu Neujahr 1917 dem Verkehre wird übergeben werden können, womit dann die wichtige Durchzugslinie Berlin – Budapest vollständig zweigeleisig ausgebaut sein wird.

Die neue Eisenbahn Petersburg—Kola. Diese für Rußland äußerst wichtige, weil eine Verbindung zum atlantischen Meer schaffende Eisenbahnlinie besteht aus fünf Abschnitten:

1. St. Petersburg—Zwanka, 114 Werst (alte Bahnstrecke);
2. Zwanka—Petrosawodsk, 256 Werst, neu, fertig;
3. Petrosawodsk—Kem, 408 Werst, neu, fertig;
4. Kem—Kandalakscha, 322 Werst, neu, im Bau;
5. Kandalakscha—Murman (Kola), 265 Werst, neu, fertig

Insgesamt 1365 Werst (1 Werst = 1067 *m*).

Nr. 1 ist ein alter Bahnkörper der staatlichen Nordbahn, die zum Ural führt.

Nr. 2 ist die neue, private, sogenannte Olonetzkaia-Bahn, die mit der Absicht gebaut wurde, sie später bis an die Murmanküste zu verlängern.

Nr. 3 und 5.

Nr. 4 ist die einzige Strecke, die in ihrer Gesamtheit noch nicht fertig ist. Doch nach den neuesten Berichten zu urteilen, dürfte sie um die Weihnachtszeit vollendet sein. Der Hafen zu Murman, die Endstation auf der Halbinsel Kola, liegt 10 Werft nördlich der kleinen Stadt Kola und friert, dank dem Golfstrom, niemals zu. Vorläufig sind hier Holzkais für drei große Schiffe gebaut. Der innere Hafen ist geräumig und geschützt. Über 40 große Dampfer werden dort zu gleicher Zeit vor Anker liegen können. Übrigens bildet die Kolabucht selbst einen vorzüglichen Hafen von 1 bis 3 Werst Breite und 70 Fuß Tiefe. Der größte Unterschied zwischen Ebbe und Flut ist 13 Fuß mit verhältnismäßig geringer Strömung. Zur Zeit der Ebbe ist die Tiefe am Kai 30 Fuß.

Die Bahn dürfte anfangs 1917 in Betrieb sein. Die große Bedeutung hievon liegt klar zu Tage. Kein Land der Welt hat nämlich so schlechte Verbindungen an das Weltmeer, wie gerade Rußland. Archangelsk und die übrigen Häfen im Norden sind während eines großen Teiles des Jahres zugefroren. Dasselbe gilt teilweise auch von den Ostseehäfen. Zudem beherrscht Deutschland die Ostseegewässer. Die Dardanellen sind andauernd der russischen Benutzung entzogen. Wladiwostok war somit bisher der einzige eisfreie Hafen, über den Rußland zu jeder Zeit unbehindert hat verfügen können. Doch Wladiwostok liegt 9000 Werst von St. Petersburg entfernt! Die Vollendung der Bahn an die Murmanküste würde deshalb für Rußland von der allergrößten Bedeutung für seine Aus- und Einfuhr im Kriege wie im Frieden sein. Etwas annähernd Großartiges hat Rußland seit Vollendung der sibirischen Bahn nicht mehr zu vollbringen vermocht. An und für sich ist ja die Bahnlinie nicht so sehr lang (1251 Werst); doch konnte eine Bahnstrecke schwerlich durch schwierigeres Gelände gehen, als sie. Keine Wege, weder für Menschen noch für Material! Die geologische Formation verursachte immer neue Schwierigkeiten. Harter Granit und endlose Urwälder legten sich hindernd in den Weg. Doch das schlimmste aller Hindernisse bildeten nicht Feld und Wald, sondern die trügerischen Sümpfe. Hunderte von Kiliometer mußten Pfähle eingerammt werden. Mit vieler Mühe gebaute Betonzisternen erwiesen sich oft plötzlich als nicht wasserdicht. Dazu kamen Arbeiterschwierigkeiten. Ausländische Unternehmer übernahmen streckenweise die Bauart; doch die ausländischen Ingenieure und Arbeiter verließen nur zu oft mißmutig ihre Arbeit und kehrten heim. Dann mußte der russische Staat wieder zugreifen, Arbeiter und Ingenieure litten am empfindlichsten unter der Insektenplage.

Die Fortschritte des Bagdadbahn-Baues im Kriege. Hierüber schreibt das „Handelsmuseum“: „Das größte deutsche Kulturunternehmen im Ausland“, wie man die Bagdadbahn mit Recht genannt hat, ist für unsere Bundesgenossen und tapferen Waffengefährten, die Türken, während des Krieges von einer geradezu unschätzbaren Bedeutung gewesen. „Wo wären wir ohne die?“ lautete das Urteil des türkischen Ministers Talaat Bei, als er gefragt wurde, was die Türkei der Bagdadbahn im Kriege zu danken habe. Leider ist die Bahn bekanntlich, hauptsächlich infolge langjähriger englischer Zettelungen, bisher nicht fertiggestellt, sondern nur in mehreren, noch nicht zusammenhängenden Teilstrecken vorhanden. Anderenfalls hätte ihre ohnehin äußerst segens-

Digitized by Google

reiche Mitwirkung an der türkischen Kriegführung in Mesopotamien und auf der Sinaihalbinsel sich noch ungleich besser bemerkbar machen können. Höchst kennzeichnend, und zwar sowohl für die sehr hohe Einschätzung des Wertes der Bagdadbahn wie für die Zuversicht, mit der man in der Türkei auch während des Krieges an großen Kulturaufgaben arbeitet, ist die Tatsache, daß der Weiterbau der Bagdadbahn während des Krieges ganz und gar nicht ruhte, sondern daß im Gegenteil mit verdoppeltem Eifer gearbeitet wurde. Die Fortschritte im Bau, die während des Krieges und unmittelbar davor erzielt worden sind, sind bemerkenswerterweise größer als in irgend einem gleich langen Zeitraum der Vergangenheit.

Die nachfolgende Übersicht über alle bisher eröffneten Teilstrecken der Bagdadbahn und das Datum ihrer Betriebsübergabe zeigt auf den ersten Blick, welche Arbeit gerade während der Kriegsjahre 1914 und 1915 geleistet worden ist. Dabei ist zu beachten, daß Konia, der Ausgangspunkt der eigentlichen Bagdadbahn, mit Haidar Pascha am Bosporus durch eine über Afiun Karahissar und Eskischehir verlaufende, 737 *km* lange Bahn verbunden ist. Von Konia bis Bagdad sind bisher folgende Teilstrecken eröffnet worden bezw. noch als Lücken vorhanden:

Im Betrieb			Lücke	
Strecke	*km*	Eröffnung	Strecke	*km*
Konia—Bulgurla . . .	200	25. Okto. 1904		
Bulgurlu—Ulukischla .	38	1. Juli 1911		
Ulukischla—Bozanti .	53	21. Dez. 1912		
			Bozanti—Dorak . .	42
Dorak—Adana	15	27. April 1912		
Adana—Mersina Zweigbahn zur Küste	67	1884 (alte Bahn)		
Adana—Toprak Kale—Mamure . . .	100	27. April 1912		
Toprak Kale—Alexandrette	59	1. Nov. 1913		
Mamure—Islahie . . .	54	Febr. 1916		
Islahie—Radjuh	47	20. Okt. 1915		
Radjuh—Muslimije—Djerablus	203	15. Dez. 1912		
Muslimije—Aleppo (Anschluß an syrische Strecken)	15	15. Dez. 1912		
Djerablus—Tel el Abiad	101	11. Juli 1914		
Tel el Abiad—Tuem .	62	1. Juni 1914		
Tuem—Ras el Ain . .	41	23. Juli 1915		
			Ras el Ain—Mossul—Samarra	541
Samarra—Istabulat . .	30	7. Okt. 1914		
Istabulat—Sumiken . .	38	27. Aug. 1914		
Sumiken—Bagdad . . .	62	2. Juni 1914		

Dabei ist zu beachten, daß die jüngste der neu eröffneten Strecken, Mamure—Islahie, den Übergang über das Amanusgebirge darstellt und somit den Anschluß zwischen der Strecke in der Ebene von Adana und dem syrisch-mesopotamischen Teil der Bahn bildet. Die Fertigstellung dieses schwierigen Gebirgsüberganges, auf dem die Bahn bis in eine Höhe von 874 *m* über dem Meere hinaufgeführt ist, stellt inmitten des Krieges eine besonders bemerkenswerte Leistung dar. Allerdings ist zu beachten, daß die Gebirgslinie zunächst nur als Schmalspurbahn fertiggestellt werden konnte und daß sie als Vollbahn wohl erst etwa im Oktober betriebsfertig sein wird. Auch als Schmalspurbahn vermag sie naturgemäß dem türkischen Aufmarsch schon bedeutende Dienste zu leisten. Im Zuge der neuen Strecke befindet sich der rund 5 *km* lange Bagtsche-Tunnel, der ebenfalls während des Krieges fertiggestellt worden ist. Der Durchschlag des Tunnels fand am 16. Juni 1915 statt.

Ebenso großartig sind die während des Krieges erzielten Leistungen in dem zweiten von der Bahn durchschnittenen, noch schwierigeren Gebirgsland, im Zilizischen Taurus. Hier muß die Strecke bis in eine Höhe von 1465 *m* über dem Meere emporgeführt werden, also noch rund 100 *m* höher als die Brennerbahn, und überdies müssen Tunnels von insgesamt 11 *km* Länge in den ziemlich unwirtlichen Gegenden durchbrochen werden. Der Durchschlag des längsten von diese Tunnels, des Bilemidiktunnels, ist wiederum während des Krieges, im Dezember 1914, erfolgt. Der Tunnel ist 1826 *m* lang. Wegen der zahlreichen Tunnels und des äußerst schwierigen Abstieges der Bahn vom Taurus in die Ebene von Adana konnte die Taurusstrecke der Bagdadbahn bis heute noch nicht fertig gestellt werden. Sie dürfte erst Ende 1916 oder Anfang 1917 vollendet sein. Die Lücke in der militärisch so überaus wichtigen Bagdadbahn ist natürlich eine beträchtliche Erschwerung für die türkischen Kämpfe im Irak und auf der Sinaihalbinsel. Immerhin haben die Türken, wieder mit deutscher Hilfe, einen recht guten Ersatz in Gestalt einer guten, die Tauruspässe überwindenden Automobilstraße geschaffen. Unter den technischen Fortschritten, die der Bagdadbahn während des Krieges gemacht hat, verdient aber wohl die große Euphratbrücke am meisten Bewunderung. Der seit Jahrtausenden übliche Fährenverkehr war für die zahlreichen Karawanen noch bis 1913 die einzige Möglichkeit, den Euphrat zu überwinden. Dann wurde eine vorläufige Brücke dem Betrieb übergeben, die einen Übergang zwischen der auf dem Westufer mündenden Bahnstrecke und dem Teilstück auf dem Ostufer vermittelte. Als der Krieg ausbrach, war der Bau der Hauptbrücke erst teilweise fertig und es mußte höchst zweifelhaft erscheinen, ob es gelingen werde, dieses schwierige Bauwerk während der Kriegswirren zu vollenden. Ein glücklicher Zufall hatte es aber bewirkt, daß die für den Brückenbau nötigen Bauteile noch wenige Tage vor Kriegsausbruch in einem syrischen Hafen eingelaufen waren, so daß der Brückenbau keine Unterbrechung zu erleiden brauchte. In der Tat konnte die aus zehn gewaltigen Bogen bestehende, insgesamt 810 *m* lange und 3400 *t* schwere Brücke nach glücklicher Fertigstellung am 30. April 1915 dem Betrieb feierlich unter Einhaltung aller landesüblichen Bräuche übergeben werden.

Seit dem 1. Juni 1914 sind somit insgesamt 435 *km* der Bagdadbahn neu dem Betriebe übergeben worden, davon 272 *km* nach Ausbruch des Weltkrieges. Fügt man hinzu, daß deutsche Ingenieure außer diesen vielseitigen und umfassenden Arbeiten auch noch türkische Militärbahnen geschaffen haben, die von der Haifazweigstrecke der Mekkabahn zur ägyptischen Grenze bei Birsaba und wahrscheinlich noch darüber hinaus führen, so wird man der außerordentlichen Tatkraft, die neben den militärischen Leistungen auf technischem Gebiete im Bereich der Türkei entfaltet wird, vollste Anerkennung nicht versagen können.

Eisenbahnen in Palästina und Sinai. Zur Ergänzung der voranstehenden Mitteilungen über die Baufortschritte der Bagdadbahn ist noch, soweit Angaben hierüber gegenwärtig zulässig sind, auf den Ausbau und die Wirkungen von Eisenbahnen und Straßen in den in der Überschrift genannten Ländern zu verweisen.

Die Eisenbahn zum Suezkanal hat selbstverständlich durch die kriegerischen Operationen in der Sinaiwüste eine besondere Bedeutung erlangt, denn neues Leben ist in jenen Wüstengebieten geschaffen worden und der Krieg hat dort als Kulturbringer gewirkt. Gegenden, in die früher niemand kam, sind mit einem Netz von Wegen überdeckt. Hunderte Kilometer Eisenbahn wurden angelegt. In ver-

Digitized by Google

schiedenen Städten und Dörfern entstanden Fabriken und Werkstätten, deren Arbeit dem Lande Wohlstand bringt. Die moralischen Wirkungen dieser Tätigkeit sind nicht minder zu schätzen als die materiellen. Syrien, Palästina und dem Sinai haben die zwei Kriegsjahre mehr genutzt als 50 Friedensjahre. Die Sinaiwüste ist wohl auch heute noch eine Einöde, sie hat aber die schreckliche Einsamkeit und Leere verloren, die sie so ungastlich und gefährlich machte. Von Jerusalem bis ungefähr 40 *km* vom Suezkanal führt eine Eisenbahn über El Challil (Hebron), Beerseba, El-Awga, rund 280 *km* lang. Außer dieser schwierigen Arbeit haben die türkischen Eisenbahngesellschaften unter deutscher Führung auch noch eine Verbindungslinie von der Hedschasbahn nach Jerusalem und von Maan in der Richtung von Akaba gebaut und außerdem die Bahn vollendet, die von Nazareth nach Jerusalem geht und Palästina von Norden nach Süden durchquert. Auch Nebenbahnen wurden in der Sinaiwüste angelegt, während dort, wo der Eisenbahnbau zu schwierig oder zeitraubend war, gute Wege für den Verkehr mit Frachtautos gebaut wurden. Durch dieses Eisenbahn- und Wagennetz können selbst von Konstantinopel aus in einer Woche bedeutende Truppen und sehr viel Kriegsgerät bis an den Suezkanal gebracht werden. Längs dieser Eisenbahn und der Wege wurden artesische Brunnen gebohrt, die vollständig genügendes, gutes Wasser liefern. Diese Arbeiten haben auch einen besonders großen wirtschaftlichen Wert. Die öde Wüsten gewordenen Gebiete werden wieder bewohnbar und produktiv gemacht. Von Jerusalem über Hebron nach Beerseba, 75 *km*, steht die Bahn auch dem gewöhnlichen Verkehr zur Verfügung.

Der Einfluß des Krieges auf die schweizerischen Bundesbahnen. Nach einem Berichte des Administrateur-Délegué des schweizerischen Bankvereins Herr Leopold Dubois, der als einer der besten Kenner des Eisenbahnwesens der Eidgenossenschaft gilt, haben sich die Einnahmen von 134·3 Mill. Franken im Jahre 1903 auf 212·7 Mill. im Jahre 1913 erhöht, bei einer Zunahme der Gesamtlänge von 2709 auf nur 2802 *km*, bis der Ausbruch des Krieges die Einnahmeziffern plötzlich auf 183·5 Mill. im Jahre 1914 herabdrückte. Auch das Jahr 1915 zeigt noch einen Rückgang um 7·2 Mill. Franken, was wohl darauf zurückzuführen ist, daß 1915 das erste volle Kriegsjahr war. In welchem Umfange die schweizerischen Eisenbahnen von dem Personenverkehr abhängig sind, ergibt sich aus folgender Zusammenstellung:

	1913	1914	1915
	(in Millionen Franken)		
Personenverkehr . .	84·6	72·1	56·1
Güterverkehr . . .	119·2	103·0	110·9
Verschiedenes . . .	8·9	8·4	9·2
	212·7	183·5	176·2

Die bedeutende Verminderung der Einnahmen aus der Personenbeförderung ist die Folge der Abnahme des schweizerischen Fremdenverkehrs. Der Rückgang ist um so beträchtlicher, als die Fahrpreise für Rückfahrkarten sowie für zusammenstellbare und Rundreise-Fahrscheinhefte eine recht wesentliche Erhöhung erfahren haben. Hatten zum Beispiel die internationalen zusammenstellbaren Fahrscheine noch im Jahre 1913 Einnahmen von über Fr. 2,700.000 erbracht, so haben sie im verflossenen Jahre kaum Fr. 100.000 ergeben. In der gleichen Zeit fiel die Zahl der Reisenden von 91·65 Mill. auf 75 Millionen.

Auch der schweizerische Güterverkehr hat unter den Einwirkungen des Krieges gelitten. Bis zum Eingreifen Italiens in den Weltkrieg hatte infolge des damals außerordentlich lebhaften Warenaustausches zwischen Deutschland und Italien der schweizerische Güterverkehr sogar eine besonders glänzende Entwicklung. Als dann, nach der Kriegserklärung an Österreich-Ungarn, die deutsch-italienischen Handelsbeziehungen plötzlich abbrachen, ergaben sich in den Einnahmen der Bundesbahnen sofort Mindererergebnisse von $2^1/_2$ bis 3 Mill. Franken monatlich. Auf den Kilometer berechnet, haben die Einnahmen, die noch 1903 nur Fr. 47.330 betragen hatten, im Jahre 1913 ihren Höhepunkt mit Fr. 73.279 erreicht. Der Abstieg in den beiden folgenden Jahren war heftig: Fr. 62.515 in 1914 und Fr. 59.616 in 1915, womit der Stand des Jahres 1908 wieder erreicht worden ist.

Trotz umfassender Ersparnisse ist der Überschuß von Fr. 70,315.600 im Jahre 1913 auf Fr. 48.344.100 in 1914 gesunken. Das verflossene Jahr zeigt mit Fr. 50,742.000 eine leichte Besserung. Immerhin ist das finanzielle Gleichgewicht der Bundesbahnen seit 1913 insofern gestört, als die Höhe der Zinsenlast Fr. 51,166.000 beträgt. Trotzdem hat die Verwaltung der Bahnen die gesetzliche Tilgung mit $9^1/_2$ Mill. Franken eingestellt, sowie für andere Tilgungen in Höhe von Fr. 1,335.000 gesorgt. Auch ist eine Erhöhung der Erneuerungsbestände um 3 Mill. Franken vorgesehen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt mit einem Abgang von Fr. 16,630.000, wodurch sich der Verlust bis Ende 1915 auf Fr. 25,826.206 erhöht. „Handelte es sich", so heißt es in dem Bericht, „um eine Privatgesellschaft mit genügendem Aktienkapital, so wäre die Dividende für 1914 und 1915 unterdrückt worden. Eine Staatsbahn jedoch, deren ganzes Kapital eine Schuld mit festen Zinsen darstellt, genießt dieses Sicherheitsventil nicht. Immerhin sollte das Vorhandensein dieses Passivsaldos den Finanzapparat unserer Eisenbahnen nicht allzu lange belasten. Und es wäre vielleicht angezeigt, ihn mit dem Kapital der zu tilgenden Ausgaben als einen durch den Krieg verursachten Minderwert zu vereinigen und ihn mit einer genügend großen Tilgungsquote zu versehen, um ihn ziemlich schnell zu beseitigen."

Das in den Bundesbahnen angelegte Kapital beläuft sich auf 1607 Millionen. Es ist infolge von Tilgungen auf 1522 Mill. Franken herabgemindert.

BUCHANZEIGEN.

Lehrbuch der Staatsverrechnung. I. Teil: Allgemeine Verrechnungskunde. Von Dr. Fritz Peters. (Prag 1915. Kommissionsverlag der K. Andréschen Buchhandlung Max Berwald. Preis K 10.)

Das Buch behandelt in breiter Ausführlichkeit und mit dem Bestreben nach möglichster Deutlichkeit das ganze Gebiet der allgemeinen Verrechnungslehre. Die Darstellung ist auch in den schwierigen Gebieten klar und allgemein verständlich und wird reichlich durch Tabellen und Beispiele erläutert, Umstände, die zusammen mit einer eingehenden Erörterung der für das Verständnis des Gegenstandes erforderlichen Vorbegriffe und mit der Behandlung der Nebengebiete der Verrechnungslehre dem Buch die Eignung als Lernbehelf auch für solche Personen verleihen, die nicht Gelegenheit haben, die Vorlesungen über Staatsverrechnung zu hören. Besondere Hervorhebung verdient noch die auf eine sprachrichtige und sprachreine Ausdrucksweise verwendete Sorgfalt. Alles in allem kann gesagt werden, daß das Buch eine wertvolle Vermehrung des Schrifttums dieses Faches bietet und als Lehrmittel wie als Behelf für die Praxis bestens empfohlen werden kann.

Digitized by Google

Die Kriegsschauplätze auf der Balkanhalbinsel und im Orient. Auf dem Balkan lodern die Kriegsflammen an allen Ecken und Enden. Die Ereignisse, an denen auch unsere heldenhaften Truppen großen Anteil haben, spielen sich in einem wenig bekannten Gebiet ab. Um sich dort zurecht zu finden, muß man eine gute, recht ausführliche Karte zur Hand nehmen. Als eine der besten und neuesten empfehlen wir die genannte, bei Brockhaus in Leipzig zum billigen Preise von 75 Pfg. erschienene Karte. Sie hat das Format von 54 × 69 *cm* und ist in sechs Farben ausgeführt. Die Hauptkarte umfaßt nicht nur den ganzen Balkan einschließlich Rumänien, sondern auch Siebenbürgen, einen großen Teil von Ungarn und Südostgalizien mit der Bukowina. Auf vier größeren Nebenkarten sind Vorderasien mit dem nordöstlichen Afrika, der kaukasische Kriegsschauplatz, Mesopotamien und Unterägypten mit dem Suezkanal dargestellt.

KLUBNACHRICHTEN.

Laut Mitteilung des Herrn Direktors der Ersten Wiener Großschlächterei-Aktiengesellschaft kann die Lieferung von Fett derzeit nicht durchgeführt werden, nachdem die ungarischen Behörden sämtliche Transporte requiriert haben. Sobald wieder Fett erhältlich sein wird, wird das Klubsekretariat hierüber mündliche Auskunft erteilen.

In Aussicht der Anlieferung stehen: Tee, Salz, Marmelade, Opollowein, Schichtseife, Toiletteseife, Franck-Kaffee, Honigbutter, Zigarrenspitzen (Papier), Kondensmilch — ferner im Falle der Bewilligung zur Ausfuhr aus dem Erzeugungslande: Eier, Krakauer Wurst, Klobassen, Selchfleisch.

Von der Einführung von Vormerkungen auf einzelne Artikel muß mit Rücksicht auf die Erfahrungen Abstand genommen werden.

In der Monarchie best eingeführtes **Teilzahlunghaus** der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche

liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5. K. k. hand.-ger. prot. Uhrmacher. K. k. beeideter Sachverständiger.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 9/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Gegründet 1842. Gegründet 1842.

Bis Ende 1915 über 5300 Lokomotiven geliefert.

Telegramm-Adresse: Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt.
Telephon-Nummer 6 Wiener-Neustadt.

Actien-Gesellschaft

der

Lokomotivfabrik

vormals

G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Abteilung für Lokomotivbau:

Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart, für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen.

Abteilung für Kesselbau:

Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate, sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe.

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:

Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art. Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall.

Vorzüglichste Ausführung. Prompteste Bedienung.

Schnelldreh-Revolverstahl №5% Marke: 5%

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

A. Fross- Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

□ Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, □
Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.
Zweigniederlassung: Prag, VII. Bubnaerstraße 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.

Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- und Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.

◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

Winden aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 □ **Wien X/1** □ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. /49

Reservefonds d. Anst.: K 8,596.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Heiz- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Brikettwerken in Dzieditz (Österr. Schlesien).

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

□ Eigene Wintersportanlagen. □

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

Für das österreichische Patent Nr. 63227 des Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenvereins A.-G., Osnabrück, vom 15. August 1913, betreffend

„Schienenstoßverbindung"

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht.

Gefl. Anfragen zu richten an **Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenverein A.-G., Osnabrück.**

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 23. Wien, den 1. Dezember 1916. XXXIX. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Nachruf. Trauerkundgebung. — Huldigung. — Bemerkungen zur Abhandlung von E Rank: Bedingungen für den Bau privater Schleppbahnen. Von Dr. Max Riesenfeld. — Die neuen Frachturkundengebühren. — Verschiedenes: Gründung der Mitteleuropäischen Schlafwagen- und Speisewagen-A.-G. „Mitropa". Neuerungen im Eisenfrachtrechte in Deutschland. Zuschläge zu den Frachtgebühren der schweizerischen Eisenbahnen und Schiffahrtsunternehmungen. Staatsbahnen in der Türkei. Buchanzeigen: Katechismus des exekutiven Eisenbahnverkehrsdienstes. Die Eisenbahntechnik der Gegenwart. Die Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Kaiser Franz Joseph I. †

Mit den Völkern der Monarchie, die Habsburgs Doppelkrone untrennbar vereinigt, trauern die Berufsangehörigen des geflügelten Rades und der Flagge, die Eisenbahner und Schiffahrtsverwandten, um ihren geliebten, ehrwürdigen Kaiser — um Ihn, Dessen geheiligte Person sie so oft und so sorglich durch die weiten Lande Seines Reiches geleitet haben. Voll reger Teilnahme hat Sein väterliches Auge prüfend über ihnen und ihrer Arbeit im Dienste des Vaterlandes gewacht, Seine Fürsorge war es, die dem heimischen Verkehrs- und namentlich dem Eisenbahnwesen von Anbeginn die Richtung wies, sich zum Nutzen des Staates und der Volkswirtschaft in immer weiterem Umfange auszugestalten. Seine schirmende Hand gewährte dem Geschaffenen in Zeiten der Not und Bedrängnis stets den sicheren Halt und Sein weitschauender Blick stellte der Entwicklung der Verkehrswege immer neue große Aufgaben.

Weisen doch in den österreichischen Ländern allein die dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen, die beim Regierungsantritte weiland Seiner Majestät im Jahre 1848 nicht ganz 1300 Kilometer zählten, unter Seiner Regierung die mächtige Entwicklung zu der Gesamtlänge von nahezu 24.000 Kilometer auf. Die Jugendzeit des Erzherzogs Franz Joseph sah noch die Postkutsche als wichtigstes Beförderungsmittel. Die Reisen nach und von Ischl wurden im Hofwagen mit gewechselten Pferden zurückgelegt und erst später durch Benützung des Dampfbootes in der Strecke Wien—Linz abgekürzt. Heute fliegt der Balkanzug durch die verbündeten Länder. Im Anfange Seines Zeitalters waren die Eisenbahnen für Wirtschaft und Staat wohl ein mit großen Erwartungen begrüßtes neues Unternehmen — heute wäre ohne sie Wirtschaft und Kultur, Staat und Gesellschaft lahmgelegt.

In den Kriegen der früheren Zeit war der Fußmarsch noch die einzig mögliche Art der Fortbewegung der nach Zahl und Ausrüstung bescheidenen Heere — heute sind die Eisenbahnen und die anderen Schnellverkehrsmittel die unerläßliche Voraussetzung für die Führung des Weltkrieges mit seinen Millionen von Streitern und der gewaltigen Menge und Vielheit des sachlichen Kriegsbedarfes.

Digitized by Google

Während der Regierungszeit unseres dahingeschiedenen Kaisers haben unsere Verkehrsmittel eine Mannigfaltigkeit, technische Vollendung und Erweiterung erfahren, wie sie der Welt bei seinem Regierungsantritte sicherlich ganz unvorstellbar gewesen wäre. Den mächtigen Aufschwung unserer See- und Binnenschiffahrt hat erst der Krieg zum Stillstand gebracht.

Die hier nur im äußersten Umriß angedeutete Entwicklung des Verkehrswesens ist unter der steten Fürsorge des Kaisers, der diesem Zweige der Wohlfahrtspflege von Anbeginn Sein angelegentliches Augenmerk zuwendete, emporgeblüht und erstarkt. Die Eisenbahnangelegenheiten wurden von Seiner Majestät besonderen Interesses gewürdigt. Über den Baufortschritt neuer Bahnlinien ließ der Kaiser Sich periodische Berichte erstatten. Alle heute geltenden, für unser Verkehrswesen grundlegenden Gesetze, die Konzessionsurkunden aller Hauptbahnen tragen Seine Unterschrift. Den Eröffnungsfeierlichkeiten bei einer ganzen Reihe wichtiger, heute zu europäischer Bedeutung gelangter Bahnlinien gab Seine persönliche Teilnahme die höhere Weihe. Die Südrampe der Tauernbahn (Möllbrücken — Badgastein) war die letzte Bahnstrecke, die in Anwesenheit Seiner Majestät, und zwar am 5. Juli 1909 feierlich eröffnet wurde. Jeden Fortschritt in der baulichen Entwicklung, in der Ausstattung und Ausgestaltung zu Friedens- und Kriegszwecken verfolgte Kaiser Franz Joseph mit nimmermüder Sorgsamkeit. Die Bedeutung eines wohlgeordneten und wohldurchgebildeten Bahnnetzes im Frieden und im Kriege wurde von Seiner Majestät voll erkannt. Seiner Voraussicht und Vorsorge verdanken wir es, wenn nebst der von Ihm stets in erster Reihe geförderten zeitgemäßen Stärkung der Wehrmacht unsere Eisenbahnen dazu mitgewirkt haben, dem feindlichen Ansturm im Weltkriege erfolgreich entgegenzutreten. Eine augenfälligste Anerkennung des Eisenbahnwesens bekundete Seine Majestät durch die im Jahre 1896 angeordnete Errichtung eines eigenen Ministeriums für diesen Verwaltungszweig, der dadurch den übrigen Betätigungsgebieten des Staates gleichwertig zur Seite gestellt wurde. Daher konnte die von unseren Berufskollegen zum 50jährigen Regierungsjubiläum Seiner Majestät als Huldigungsgabe dargebrachte „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie“ in ihrer Einleitung mit vollem Rechte erklären: „Und so vereinigen sich die während der ganzen Regierungszeit unseres Kaisers zu Tage tretenden unzähligen Äußerungen Seiner stetigen, unablässigen Fürsorge und Einflußnahme auf die Entwicklung des heimischen Eisenbahnwesens zu dem für jeden, der diesem Berufszweige angehört, herzerhebenden Eindruck der Überzeugung, daß diese erfolgreiche Entwicklung in ihrem letzten Grunde dem mächtigen Schutze, dem fürsorglichen Walten Seiner Majestät des Kaisers zu danken, ja daß unser Eisenbahnwesen, wie es heute kräftig und blühend entfaltet dasteht, eigentlich Sein Werk ist.“

Wenn es der Geschichte einmal möglich sein wird, des heimgegangenen Kaisers segensreiches Walten in seiner vollen Entfaltung und unvergänglichen Größe darzustellen, wird die Entwicklung, Ausbreitung und Pflege des Verkehrswesens im Zeitalter Kaiser Franz Josephs ein ruhmvolles Blatt dieser Darstellung füllen.

Wir Eisenbahner und Schiffahrtsverwandte aber stehen in tiefster Ergriffenheit dankerfüllt an der Bahre des edlen väterlichen Monarchen, der für jeden Österreicher und zumal für uns in des Wortes höchster Bedeutung „Unser Kaiser“ war!

Digitized by Google

Trauerkundgebung

für Seine Majestät Kaiser Franz Joseph I.

in der außerordentlichen Klubversammlung am 28. November 1916.

Der Klubpräsident Exzellenz Dr. Heinrich Ritter von Wittek eröffnete die zahlreich besuchte Versammlung mit folgender Ansprache:

„Als wir uns vor einer Woche hier zusammenfanden, gaben wir unseren ernsten Besorgnissen um das Befinden Seiner Majestät unseres geliebten ehrwürdigen Monarchen und unseren innigsten Wünschen für Seine Genesung Ausdruck.

Der Ratschluß der Vorsehung, dem wir uns in Demut zu fügen haben, hat anders entschieden. Unsere Befürchtungen sind zur traurigen Wahrheit geworden. Noch am selben Abende ist Seine Majestät selig in dem Herrn entschlafen.

Bitterer Schmerz, tiefe Trauer ist in der ganzen Monarchie eingezogen. Die Völker Österreich-Ungarns und wir mit ihnen beklagen den Verlust unseres allverehrten und allgeliebten weisen und gütigen Herrschers, der durch mehr als zwei Menschenalter die Geschicke des Vaterlandes lenkte.

Eine ehrfurchtgebietende Erscheinung voll schlichter Hoheit und bewundernswerter Seelengröße war Kaiser Franz Joseph das Vorbild edler Herrschertugend und aufopferungsvollster Pflichterfüllung. Seine unvergleichliche Herzensgüte aber war es, die Ihm die Liebe Seiner Untertanen in einem Maße erwarb, wie sie wohl kaum je einem Monarchen zuteil geworden ist.

Sein Zeitalter wird in der Geschichte leuchten als eine Epoche des Aufschwunges und Fortschrittes auf allen Gebieten des Kulturlebens, von Seiner allumfassenden Fürsorge geleitet und gefördert. Wir können es Seiner Majestät gar nicht heiß genug danken, daß Er in unablässigem Ringen um die Ausgestaltung der Wehrmacht, die ihm, den obersten Kriegsherrn, stets am Herzen lag, unsere glorreiche Armee in den Stand gesetzt hat, den ungeheuren Ansturm mächtiger Feinde erfolgreich abzuwehren und ihre ruhmvollen Fahnen mit neuem Siegeslorbeer zu schmücken. Und Seiner Fürsorge, die der Entwicklung der Verkehrsmittel in hervorragendem Maße zugewendet war, verdanken wir es, daß unsere Eisenbahnen der Heeresverwaltung im Weltkriege wichtige Dienste leisten und sich als Kriegsmittel ersten Ranges bewähren konnten. Darum wird in unserem Berufskreise die Trauer um den uns entrissenen obersten Schutzherrn und Förderer des Eisenbahnwesens und der gesamten Verkehrsanstalten so überaus tief und schmerzlich empfunden. Sein Vermächtnis aber, die Ihm erwiesene Treue und Liebe auf seinen Erben und Nachfolger, Seine Majestät unseren nunmehr regierenden Kaiser Karl, zu übertragen, geloben wir heilig zu halten!

Sie ermächtigen mich, nachfolgende Meldung an den Direktor der Kabinettskanzlei Sr. k. u. k. Apostolischen Majestät zu richten.

„Die heute zu diesem Zwecke einberufene außerordentliche Vollversammlung des Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten hat die Gefühle der tiefen, schmerzlichen Trauer ihrer Mitglieder um Seine Majestät unsern geliebten Kaiser Franz Joseph, den gnädigen Schutzherrn und huldreichen Förderer des heimischen Verkehrswesens und insbesondere der Eisenbahnen, tiefbewegt zum Ausdruck gebracht.

Das Klubpräsidium bittet Euer Exzellenz, diese Kundgebung, an die sich das Gelöbnis unverbrüchlicher Treue und ehrfürchtiger Liebe zu Seiner Majestät dem Kaiser Karl anschloß, zu den Stufen des Allerhöchsten Thrones gelangen lassen zu wollen."

Ich schließe hiemit die Versammlung.

Die Anwesenden hatten die Rede des Klubpräsidenten stehend angehört, und tiefe Ergriffenheit gab sich allgemein kund.

An der Trauerkundgebung nahmen unter anderen teil: Exzellenz Baronin Schuster-Bonnott, Frau Sektionschef Millemoth, die Frauen Direktor Proch und Arnold, Frau Hofrat v. Loehr, Frau Hofrat Mauczka, Fräulein Irma von Wittek, Frau Oberinspektor Wilhelm, Exzellenz Dr. Ritter v. Schonka, die k. k. Ministerialräte Dr. Geutebrück, Hirt, Schäffer und Titze, die Hofräte Mauczka, v. Loehr, Reiber, Karl und Edmund Pichler v. Deeben, v. Neblinger, die Zentralinspektoren Wenzel und Schwarz, Generalsekretär Neblinger, Major v. Grünebaum, Dr. Weiß Ritter v. Theßbach, die Direktoren Arnold und Albert, Oberinspektor Wilhelm. Se. Exzellenz der Herr Eisenbahnminister Generalmajor Schaible hatte sein Fernbleiben durch dienstliche Verhinderung entschuldigt.

Digitized by Google

Dem neuen Herrscher Heilgruß und Huldigung!

In großer Zeit, mitten im gewaltigsten Ringen der Völker, das die Weltgeschichte kennt, hat Seine Majestät Kaiser Karl I. das altehrwürdige Erbe Seiner erlauchten Vorfahren angetreten.

Alle Seine Völker neigen sich huldigend vor Seiner Majestät in Treue und Liebe, aufs neue fest vereint durch schwere Schicksale, in einmütiger Anhänglichkeit. Ihm, dem neuen Kaiser, fliegen alle Herzen entgegen. Alle unsere Hoffnungen für die Zukunft des Vaterlandes knüpfen sich an Ihn, der in der harten Schule des Krieges herangereifte blühende Jugendkraft, strenges Pflichtgefühl, sicheres Urteil und liebenswerte Herzensgüte in sich zu einer festausgeprägten Persönlichkeit vereinigt, deren Zauber jeden, der in den Kreis Seines Verkehres tritt, unwiderstehlich anzieht.

An den jungen Herrscher, der von der in schweren Kämpfen sieghaft behaupteten Walstatt kommt, tritt eine ebenso neue hohe als schwierige Aufgabe heran: Ihm ist es vorbehalten, fortan die Geschicke Österreichs und Ungarns zu leiten und das Ihm anvertraute Doppelreich durch die Stürme des Krieges in den Hafen einer friedlichen Zukunft zu führen. Auch dann noch werden Arbeit und Mühe, Sorgen und Opfer im Übermaß aufzuwenden sein, um die Schäden und Wunden zu heilen, die der grausame Krieg unserem heißgeliebten Vaterlande geschlagen. An der Lösung dieser gewaltigen Aufgabe mitzuarbeiten und den jungen Herrscher im Kriege wie im Frieden mit voller Hingebung in unverbrüchlicher Treue zu unterstützen, erkennen wir Verkehrsbeamte als eine heilige Herzenspflicht. Ihr wollen und werden wir getreu nachkommen!

Dieses Gelöbnis legen wir unserem neuen Kaiser in tiefer Ehrerbietung huldigend zu Füßen.

Digitized by Google

Klubversammlungen.

Dienstag, den 5. Dezember, halb 7 Uhr abends. Vortrag des Herrn Professors Dr. Egyd von Filek über „Rumänien" mit Lichtbildern.

Dienstag, den 12. Dezember, halb 7 Uhr abends, Vortrag des Herrn k. u. k. Hauptmannes Max Mangesius „Von allen vier Fronten" mit Lichtbildern.

Dienstag, den 19. Dezember, halb 7 Uhr abends, Vortrag der Frau Henriette Weiss über „Das Recht auf Gesundheit" (Mittelstands-Erholungsheime) mit Lichtbildern.

Dienstag, den 9. Jänner 1917, halb 7 Uhr abends, Vortrag der Frau Helene Gegenbauer über „Das befreite Siebenbürgen und seine Einwohner" mit Lichtbildern.

Dienstag, den 23. Jänner 1917, halb 7 Uhr abends, Vortrag des Herrn Ing. Hermann Ritter von Littrow über „Unsere zukünftigen Nebenbahnen und Zufuhrslinien".

Eingeführte Gäste willkommen.

* * *

Donnerstag, den 7. Dezember und in der Folge an jedem Donnerstag von 5 bis 8 Uhr nachmittags im großen Saale Damen-Teeabend für Kriegsfürsorgezwecke.

Wolle für Strickarbeiten, Tabak und Hülsen für Zigaretten, Leinenstücke für Scharpie vorhanden.

Tee mit Rum oder Zitrone und Brötchen wird zum Preise von 1 Krone für die Tasse verabreicht.

Der gesamte Ertrag wird Kriegsfürsorgezwecken zugeführt.

Für künstlerische Darbietungen wird vorgesorgt.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Bemerkungen zur Abhandlung von E. Rank:

Bedingungen für den Bau privater Schleppbahnen.

(Heft 5 u. 6 der „Österreichischen Eisenbahn-Zeitung" 1916.)

Von Dr. **Max Riesenfeld.**

(Schluß zu Nr. 21.)

Eine Gegenüberstellung dieser österreichischen Bestimmungen und der preußischen „Bedingungen" zeigt aber, daß die preußischen „Bedingungen" das Prüfungsrecht der Privatanschlußinhaber bei weitem mehr schmälern als die österreichischen „Bedingnisse". Die preußische Staatseisenbahnverwaltung sieht nämlich davon ab, die Kosten für die laufenden Erhaltungsarbeiten geringeren Umfanges besonders in Rechnung zu stellen und sie fallweise vom Inhaber des Privatanschlusses einzuheben, sondern fordert (§ 10 der Bedingungen) eine Bauschvergütung ein, die entrichtet werden muß, ob eine Leistung wirklich vollzogen wurde oder nicht. Über die sonstigen Erhaltungskosten werden dem Inhaber des Privatanschlusses nach § 14 der preußischen „Bedingungen" nicht etwa Voranschläge, sondern einfache Rechnungen vorgelegt, die in den österreichischen „Bedingnissen" (§ 4) allerdings „Fakturen" heißen. Im großen und ganzen bestehen also keine großen Unterschiede zwischen den österreichischen und preußischen Verwaltungen und in dieser Richtung auch nirgends ein besonderer Grund zur Beschwerde. Es wird sich vielmehr für alle Bahnverwaltungen empfehlen, für die kleineren laufenden Erhaltungsarbeiten nach dem Muster der preußischen Staatseisenbahnverwaltung Bauschvergütungen festzusetzen, weil es nicht ungewöhnlich ist, daß erfahrungsgemäß die Kosten für kleinere Erhaltungsarbeiten aus begreiflichen Gründen nicht erst besonders verrechnet und somit den Schleppbahninhaber nicht angerechnet werden. Hiebei wird der Gewinn für die Schleppbahninhaber und der Verlust für die österreichische Bahnverwaltung sicherlich nicht groß sein, immerhin ist daraus zu ersehen, daß diese Bestimmungen der österreichischen „Bedingnisse" keinen Anlaß zu begründeten Klagen geben können.

Was die Beschwerden über die Festsetzung der Ladefristen betrifft, so mag wohl zugegeben werden, daß eine Ladefrist von 6 bezw. 9 Stunden in manchen Fällen etwas kurz ist. Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß der Wagenpark der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung verhältnismäßig kleiner ist als der der preußischen Staatseisenbahnverwaltung, daß diese außergewöhnlichen Kürzungen der Ladefristen nur in Fällen zwingender Notwendigkeit angeordnet werden, um die Wagenbewegung zwecks öffentlicher Wohlfahrt zu beschleunigen, und daß schon in den „Bedingnissen" selbst den Schleppbahninhabern gewisse Zugeständnisse gemacht werden. So soll im Falle der Kürzung der Ladefristen (siehe Punkt 8 der Bestimmungen über die Berechnung der Ladefristen) die Bedienung der Schleppbahn derart geregelt werden, daß der Schleppbahninhaber in der Lage ist, die gekürzten Ladefristen voll auszunutzen. Wenngleich nach der österreichischen Bestimmungen die Ladefristen für jede Schleppbahn nicht besonders festgesetzt werden, wie dies die preußischen „Bedingungen" zulassen (§ 16), so enthalten die österreichischen „Bedingnisse" eine Bestimmung, die es ermöglicht, die „besonderen Verhältnisse des Anschlusses" zu berücksichtigen. Nach den Bestimmungen über die Berechnung der Ladefristen (Punkt 9) ist es zulässig, im Einzelfalle von einer Kürzung der Ladefristen überhaupt Umgang zu nehmen, wenn sich eine Kürzung aus verkehrstechnischen oder sonstigen schwerwiegenden Gründen als untunlich erweisen sollte. In Wirklichkeit werden also die Bestimmungen bei den österreichischen und preußischen Bahnverwaltungen zu den gleichen Ergebnissen führen können. Nur der Vollständigkeit wegen soll noch bemerkt werden, daß bezüglich der Ladefristen die österreichische Staatseisenbahnverwaltung in drei Punkten für die Schleppbahninhaber entgegenkommender ist als die preußische Staatseisenbahnverwaltung. Das Wagenstandgeld hat bei den preußischen Staats-

Digitized by Google

Dem neuen Herrscher Heilgruß und Huldigung!

In großer Zeit, mitten im gewaltigsten Ringen der Völker, das die Weltgeschichte kennt, hat Seine Majestät Kaiser Karl I. das altehrwürdige Erbe Seiner erlauchten Vorfahren angetreten.

Alle Seine Völker neigen sich huldigend vor Seiner Majestät in Treue und Liebe, aufs neue fest vereint durch schwere Schicksale, in einmütiger Anhänglichkeit. Ihm, dem neuen Kaiser, fliegen alle Herzen entgegen. Alle unsere Hoffnungen für die Zukunft des Vaterlandes knüpfen sich an Ihn, der in der harten Schule des Krieges herangereifte blühende Jugendkraft, strenges Pflichtgefühl, sicheres Urteil und liebenswerte Herzensgüte in sich zu einer festausgeprägten Persönlichkeit vereinigt, deren Zauber jeden, der in den Kreis Seines Verkehres tritt, unwiderstehlich anzieht.

An den jungen Herrscher, der von der in schweren Kämpfen sieghaft behaupteten Walstatt kommt, tritt eine ebenso neue hohe als schwierige Aufgabe heran: Ihm ist es vorbehalten, fortan die Geschicke Österreichs und Ungarns zu leiten und das Ihm anvertraute Doppelreich durch die Stürme des Krieges in den Hafen einer friedlichen Zukunft zu führen. Auch dann noch werden Arbeit und Mühe, Sorgen und Opfer im Übermaß aufzuwenden sein, um die Schäden und Wunden zu heilen, die der grausame Krieg unserem heißgeliebten Vaterlande geschlagen. An der Lösung dieser gewaltigen Aufgabe mitzuarbeiten und den jungen Herrscher im Kriege wie im Frieden mit voller Hingebung in unverbrüchlicher Treue zu unterstützen, erkennen wir Verkehrsbeamte als eine heilige Herzenspflicht. Ihr wollen und werden wir getreu nachkommen!

Dieses Gelöbnis legen wir unserem neuen Kaiser in tiefer Ehrerbietung huldigend zu Füßen.

Digitized by Google

Klubversammlungen.

Dienstag, den 5. Dezember, halb 7 Uhr abends. Vortrag des Herrn Professors Dr. Egyd von Filek über „Rumänien“ mit Lichtbildern.

Dienstag, den 12. Dezember, halb 7 Uhr abends, Vortrag des Herrn k. u. k. Hauptmannes Max Mangesius „Von allen vier Fronten“ mit Lichtbildern.

Dienstag, den 19. Dezember, halb 7 Uhr abends, Vortrag der Frau Henriette Weiss über „Das Recht auf Gesundheit“ (Mittelstands-Erholungsheime) mit Lichtbildern.

Dienstag, den 9. Jänner 1917, halb 7 Uhr abends, Vortrag der Frau Helene Gegenbauer über „Das befreite Siebenbürgen und seine Einwohner“ mit Lichtbildern.

Dienstag, den 23. Jänner 1917, halb 7 Uhr abends, Vortrag des Herrn Ing. Hermann Ritter von Littrow über „Unsere zukünftigen Nebenbahnen und Zufuhrslinien“.

Eingeführte Gäste willkommen.

* * *

Donnerstag, den 7. Dezember und in der Folge an jedem Donnerstag von 5 bis 8 Uhr nachmittags im großen Saale Damen-Teeabend für Kriegsfürsorgezwecke.

Wolle für Strickarbeiten, Tabak und Hülsen für Zigaretten, Leinenstücke für Scharpie vorhanden.

Tee mit Rum oder Zitrone und Brötchen wird zum Preise von 1 Krone für die Tasse verabreicht.

Der gesamte Ertrag wird Kriegsfürsorgezwecken zugeführt.

Für künstlerische Darbietungen wird vorgesorgt.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil“ grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Bemerkungen zur Abhandlung von E. Rank:

Bedingungen für den Bau privater Schleppbahnen.

(Heft 5 u. 6 der „Österreichischen Eisenbahn-Zeitung“ 1916.)

Von Dr. **Max Riesenfeld.**

(Schluß zu Nr. 21.)

Eine Gegenüberstellung dieser österreichischen Bestimmungen und der preußischen „Bedingungen“ zeigt aber, daß die preußischen „Bedingungen“ das Prüfungsrecht der Privatanschlußinhaber bei weitem mehr schmälern als die österreichischen „Bedingnisse“. Die preußische Staatseisenbahnverwaltung sieht nämlich davon ab, die Kosten für die laufenden Erhaltungsarbeiten geringeren Umfanges besonders in Rechnung zu stellen und sie fallweise vom Inhaber des Privatanschlusses einzuheben, sondern fordert (§ 10 der Bedingungen) eine Bauschvergütung ein, die entrichtet werden muß, ob eine Leistung wirklich vollzogen wurde oder nicht. Über die sonstigen Erhaltungskosten werden dem Inhaber des Privatanschlusses nach § 14 der preußischen „Bedingungen“ nicht etwa Voranschläge, sondern einfache Rechnungen vorgelegt, die in den österreichischen „Bedingnissen“ (§ 4) allerdings „Fakturen“ heißen. Im großen und ganzen bestehen also keine großen Unterschiede zwischen den österreichischen und preußischen Verwaltungen und in dieser Richtung auch nirgends ein besonderer Grund zur Beschwerde. Es wird sich vielmehr für alle Bahnverwaltungen empfehlen, für die kleineren laufenden Erhaltungsarbeiten nach dem Muster der preußischen Staatseisenbahnverwaltung Bauschvergütungen festzusetzen, weil es nicht ungewöhnlich ist, daß erfahrungsgemäß die Kosten für kleinere Erhaltungsarbeiten aus begreiflichen Gründen nicht erst besonders verrechnet und somit den Schleppbahninhaber nicht angerechnet werden. Hiebei wird der Gewinn für die Schleppbahninhaber und der Verlust für die österreichische Bahnverwaltung sicherlich nicht groß sein, immerhin ist daraus zu ersehen, daß diese Bestimmungen der österreichischen „Bedingnisse“ keinen Anlaß zu begründeten Klagen geben können.

Was die Beschwerden über die Festsetzung der Ladefristen betrifft, so mag wohl zugegeben werden, daß eine Ladefrist von 6 bezw. 9 Stunden in manchen Fällen etwas kurz ist. Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß der Wagenpark der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung verhältnismäßig kleiner ist als der der preußischen Staatseisenbahnverwaltung, daß diese außergewöhnlichen Kürzungen der Ladefristen nur in Fällen zwingender Notwendigkeit angeordnet werden, um die Wagenbewegung zwecks öffentlicher Wohlfahrt zu beschleunigen, und daß schon in den „Bedingnissen“ selbst den Schleppbahninhabern gewisse Zugeständnisse gemacht werden. So soll im Falle der Kürzung der Ladefristen (siehe Punkt 8 der Bestimmungen über die Berechnung der Ladefristen) die Bedienung der Schleppbahn derart geregelt werden, daß der Schleppbahninhaber in der Lage ist, die gekürzten Ladefristen voll auszunutzen. Wenngleich nach der österreichischen Bestimmungen die Ladefristen für jede Schleppbahn nicht besonders festgesetzt werden, wie dies die preußischen „Bedingungen“ zulassen (§ 16), so enthalten die österreichischen „Bedingnisse“ eine Bestimmung, die es ermöglicht, die „besonderen Verhältnisse des Anschlusses“ zu berücksichtigen. Nach den Bestimmungen über die Berechnung der Ladefristen (Punkt 9) ist es zulässig, im Einzelfalle von einer Kürzung der Ladefristen überhaupt Umgang zu nehmen, wenn sich eine Kürzung aus verkehrstechnischen oder sonstigen schwerwiegenden Gründen als untunlich erweisen sollte. In Wirklichkeit werden also die Bestimmungen bei den österreichischen und preußischen Bahnverwaltungen zu den gleichen Ergebnissen führen können. Nur der Vollständigkeit wegen soll noch bemerkt werden, daß bezüglich der Ladefristen die österreichische Staatseisenbahnverwaltung in drei Punkten für die Schleppbahninhaber entgegenkommender ist als die preußische Staatseisenbahnverwaltung. Das Wagenstandgeld hat bei den preußischen Staats-

Digitized by Google

bahnen das gleiche Ausmaß, ob nun der Wagen in den Bahnhöfen oder auf den privaten Anschlußgeleisen steht, wogegen das Wagenstandgeld bei der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung für die auf den Geleisen der Schleppbahnanlage stehenden Wagen mit der Hälfte des tarifmäßigen Wagenstandgeldes festgesetzt ist. Daß das Wagenstandgeld der preußischen Staatseisenbahnverwaltung geringer ist als das der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung, ist wohl richtig; in diesem Zusammenhang aber bedeutungslos. Weiter lassen die preußischen „Bedingungen" eine Kürzung der Ladefristen bis zu vier Stunden zu (gegen sechs Stunden bei den österreichischen Staatsbahnen). Schließlich kann die Be- und Entladung der Wagen bei Werken mit ununterbrochenem Betrieb von den preußischen Staatsbahnen auch zur Nachtzeit gefordert werden, welche Bestimmung die österreichischen „Bedingnisse" nicht kennen.

Den etwa vorgebrachten Wünschen, die österreichischen „Bedingnisse" dahin zu ändern, daß die Lieferfrist gewahrt ist, wenn die Güter innerhalb derselben auf der Schleppbahnübergabsstelle übergeben wurden, kann nicht gut entsprochen werden, weil die vorzunehmende Überstellung der Güter vom Bahnhof zur Übergabsstelle auf der Schleppbahnanlage nicht mehr auf Grund des Frachtvertrages, sondern auf Grund einer besonderen freien Vereinbarung erfolgt. Sobald der Beförderungszwang erloschen ist und durch die Beförderungsverpflichtung auf Grund einer freien Vereinbarung abgelöst wird, hat die Lieferfrist ihr Ende erreicht. Allerdings wird von der Bahnverwaltung vertragsmäßig die Verpflichtung übernommen werden müssen, die Überstellung mit dem nächstfälligen Bedienungszuge vorzunehmen.

Den Ausführungen über die Zuschubgebühren kann nur voll beigepflichtet werden. Bemerkt wird, daß die preußischen „Bedingungen" eine einheitliche ziffermäßige Regelung nur für die aus Bahnhöfen abzweigende Privatanschlüsse enthalten, wogegen bei den aus freier Strecke abzweigenden Anschlüssen die Festsetzung der Zuschubgebühren einer besonderen Vereinbarung vorbehalten bleibt. Für die aus offener Strecke abzweigenden Schleppbahnen kann auch aus verkehrstechnischen Gründen die Festsetzung einer einheitlichen Schleppbahngebühr nicht gut erfolgen.

Die Beschwerde über den § 7, Ziffer 5, der österreichischen „Bedingnisse", wonach die österreichischen Schleppbahninhaber verpflichtet sind, ihre Privatanlage gegen Ersatz der ursprünglichen Selbstkosten dem öffentlichen Bahnunternehmen zu überlassen, wenn die Schleppbahn ganz oder teilweise in den in Aussicht genommenen Zug einer künftig zu erbauenden Bahnverbindung fällt, sind nicht unberechtigt. Diese Bestimmungen wurden aber durch die Verfügung bereits abgeändert, daß der erwähnte § 7, Ziffer 5, der „Bedingnisse" nur die Fälle der Inanspruchnahme jener Schleppbahnen betrifft, die außerhalb eines geschlossenen Fabriksraumes gelegen sind. Wird jedoch der innerhalb eines solchen Raumes gelegene Teil einer Schleppbahnanlage benötigt, so ist stets nach den Vorschriften des Enteignungsgesetzes vorzugehen. Somit wurde den Wünschen der Schleppbahninhaber schon teilweise entsprochen.

Was nun die Haftung für Schäden betrifft, so ist wohl anzunehmen, daß dem § 20, Ziffer 2, nicht die Deutung zukommen kann, daß dem Schleppbahninhaber die Beweislast, der Schade wäre ohne sein Verschulden entstanden, auch dann treffe, wenn die Überstellung des Wagens vom Bahnhofe zur Übergabsstelle auf der Schleppbahnanlage ausschließlich von der Bahnverwaltung erfolgte. Dieser Deutung steht die Bestimmung im 1. Absatze des § 20 der „Bedingnisse" entgegen, wornach der Schleppbahninhaber nur dann haftet, wenn er an der Benutzung der Schleppbahn beteiligt ist. Die während der Zeit der bahnseitigen Überstellung der Wagen aufkommenden Schäden hat die Bahnverwaltung als betriebführende Verwaltung zu übernehmen und zu vertreten. Also auch in dieser Richtung können begründete Beschwerden nicht erhoben werden.

Daß eine Schleppbahn nur mit Bewilligung der k. k. Staatseisenbahnverwaltung auch von Dritten mitbenutzt werden kann, ist vollauf begründet, weil die Beförderung vom öffentlichen Bahnhofplatze zum Privatwerke nicht mehr auf Grund des Frachtvertrages und des Beförderungszwanges, sondern auf Grundlage eines besonderen, freiwillig abgeschlossenen Beförderungsvertrages erfolgt, und weil der Bahnverwaltung wie jedem Frächter das Recht nicht wird abgesprochen werden dürfen, ihre Kunden nach freiem Ermessen zu bestimmen. Es kann wohl angenommen werden, daß in dieser Richtung begründete Klagen nicht erhoben wurden. Nebenbei wird bemerkt, daß vor kurzem allgemeine Bestimmungen über die Benutzung von Schleppbahnen durch Dritte erlassen wurden. Daß für den Schiedsspruch des k. k. Eisenbahnministeriums bei der Festsetzung der Bedingungen für die Mitbenutzung durch Dritte die im § 7 (3) der preußischen „Bedingungen" dargelegten tatsächlichen Verhältnisse (Aufteilung der Bau- und Betriebskosten der gemeinschaftlich benutzten Anlagen nach der Verkehrsstärke der beiden Inhaber der Privatanschlüsse) die Grundlage bilden werden, ist wohl selbstverständlich.

Daß die Bestimmungen des § 23 der österreichischen „Bedingnisse" über die Kündigungsfristen von dem einen oder dem anderen Schleppbahninhaber als nicht ausreichend bezeichnet werden, ist nicht verwunderlich, da es jederzeit Leute geben wird, die glauben, sich niemals genug Freiheit und Rechte sichern zu können. Schließlich aber kommt allen Bahnen und in erster Linie der Staatseisenbahnverwaltung die Pflicht zu, zunächst dem öffentlichen Wohle zu dienen, so daß es nicht ungebührlich bezeichnet werden kann, wenn grundsätzlich eine Änderung der Kündigungsfristen im Sinne einer noch weiteren Begünstigung der Schleppbahninhaber abgelehnt wird. Ganz richtig wird dabei bemerkt, daß die preußischen „Bedingungen" für die Schleppbahninhaber eigentlich viel härter sind.

Digitized by Google

Diese Ausführungen lassen also ersehen, daß die Beschwerden über einzelne Bestimmungen der „Bedingnisse“ größtenteils nicht berechtigt sind. Sollten in einzelnen bestimmten Fällen tatsächlich Beschwerden erhoben werden, so werden sie zumeist auf ein Mißtrauen zurückzuführen sein, das durch entsprechende Aufklärungen wohl leicht wird beseitigt werden können. Es wird auch keinem Anstande begegnen, manchen Wünschen durch Aufnahme besonderer Bestimmungen in den Mantelvertrag Rechnung zu tragen, wenn hiebei grundlegende Bestimmungen der „Bedingnisse“ nicht geändert werden. So wird es wohl zulässig sein — um ein Beispiel anzuführen — die Bestimmungen des § 7 (3) der preußischen „Bedingungen“ über die Grundlagen des Schiedsspruches über die Bedingungen der Mitbenutzung der Anschlußanlagen durch Dritte in den Mantelvertrag aufzunehmen, wenn ein solcher Wunsch vorgebracht werden sollte.

Keineswegs aber kann es als geboten bezeichnet werden, Meinungsverschiedenheit zwischen Bahnverwaltung und Schleppbahninhaber einer besonderen Körperschaft von Eisenbahnbeamten im Ruhestande zuzuweisen. Eine solche Maßnahme würde in die ohnehin sehr verzweigte Gliederung der staatlichen Eisenbahnverwaltung noch weitere Zerfahrenheit bringen und ihrem Ansehen sehr Abbruch tun. Wenn in diesen Ausführungen den Bestimmungen der österreichischen „Bedingnisse“ die jeweils entsprechenden Bestimmungen der preußischen „Bedingungen“ entgegengehalten wurden, so sei auch hier die Frage gestattet, ob denn bei der preußischen Staatseisenbahnverwaltung ernsthaft der Antrag erhoben werden könnte, Meinungsverschiedenheiten zwischen Partei und Staatseisenbahnverwaltung über freiwillig abzuschließende Verträge von einer dritten, nicht verantwortlichen Körperschaft entscheiden zu lassen. Auch in Österreich muß der Gedanke durchdringen, daß die Staatseisenbahnverwaltung alle Verfrächter und Schleppbahninhaber gleichmäßig behandelt, daß alle Verfügungen nicht willkürlich erlassen werden, sondern im öffentlichen Interesse unerläßlich geboten sind, und daß alle Gegenleistungen der Parteien, wenngleich sie meistens nach rein privatwirtschaftlichen Grundsätzen festgesetzt werden, dem Staatshaushalte zufließen und dadurch der Öffentlichkeit zugute kommen. In Wirklichkeit werden die österreichischen „Bedingnisse“ bei richtiger Beurteilung nirgends wirkliche „Beschwerden“ hervorrufen können, zumal sie — wie ausgeführt wurde — in den meisten Punkten günstiger sind als die preußischen „Bedingungen“, sondern sie werden nur dort zu Klagen führen, wo Mißtrauen vorhanden ist, das durch entsprechende Aufklärung beseitigt werden kann.

Die neuen Frachturkundengebühren.

Durch die kaiserliche Verordnung vom 28. August 1916, RGBl. Nr. 281, und die Durchführungsverordnung vom 27. September 1916, RGBl. Nr. 337, sind die Frachturkundengebühren neu geregelt worden. Die Bestimmungen, durch die der bisherige Zustand eine ganz wesentliche Änderung mit der Absicht auf bedeutende Steigerung des Ertrages erfahren hat, sollen im nachstehenden in übersichtlicher Zusammenfassung dargestellt werden.

1. Gebührenpflichtig sind: *a*) die im Eisenbahn- und Flußschiffahrtsverkehr die Sendungen begleitenden Frachtbriefe und an deren Stelle verwendeten sonstigen Begleitpapiere (wie Beförderungsscheine, Begleitadressen, Ladescheine im Flußschiffahrtsverkehr u. dgl.), und zwar im inländischen Güterverkehre ohne Rücksicht auf die Richtung der Sendung, im Auslandverkehr nur dann, wenn die Sendung ins Ausland geht. *b*) Die gemäß § 56, Abs. 5, des E.B.R. verwendeten Frachtbriefeinlegeblätter in den im Punkt *a*) genannten Verkehren. *c*) Die Bestätigungen über die Ablieferung der in einem österreichischen Bahnhofe im Eisenbahn- und Flußschiffahrtsverkehre aus dem Auslande (auch Ungarn, Bosnien und Herzegowina) angekommenen Güter (das sind Aviso- und Bezugscheine). In allen Fällen (*a*, *b* und *c*) ist die Entfernung, welche die Sendung in Österreich zurücklegt, gleichgültig. *d*) Urkunden, die von Eisenbahnen oder Flußschiffahrtsunternehmungen über Sendungen ausgestellt werden, die nicht von einem Frachtbriefe oder einer diesem gleichgestellten Urkunde (vergl. Punkt *a*) begleitet sind. Zum Beispiel Gepäckscheine.

2. Gebührenfrei sind:

a) Frachtbriefe und an deren Stelle verwendete Begleitpapiere zu Sendungen, deren Aufgabe- und Bestimmungsstation außerhalb Österreichs liegen.

b) Frachtbriefe über Sendungen im Eisenbahn- und Flußschiffahrtsverkehre, die aus dem Auslande in einer österreichischen Bestimmungsstation anlangen (vergl. Punkt 1, *c*).

c) Die Frachtbriefduplikate (im Sinne des § 61, Abs. 5, des E.B.R.) und alle weiteren Ausfertigungen oder Abschriften von Frachtbriefen und Ladescheinen und anderen denselben gleichstehenden Begleitpapiere, und zwar in allen Verkehren und Richtungen des Eisenbahn- und Flußschiffahrtsverkehres, soferne sie ausdrücklich als Duplikate u. dgl. bezeichnet sind.

d) Die Aufnahmescheine (im Sinne des § 61, Abs. 7, E.B.R.), sofern die Sendung von einem gebührenpflichtigen Frachtbriefe oder Ladescheine begleitet ist.

e) Die an Stelle der Frachtbriefduplikate oder Aufnahmescheine gemäß § 61, Abs. 8, E.B.R. geführten sonstigen Bestätigungen über die Aufnahme von Gütern, zum Beispiel die sogenannten Quittungsbücher*).

f) Die Frachtbriefe, Ladescheine, Beförderungsscheine, Aviso- und Bezugscheine usw. über Sendungen, die von Personen aufgegeben werden oder für solche bestimmt sind, denen auf Grund von besonderen Gesetzen Gebührenfreiheit zusteht, zum Beispiel Allerhöchster Hofstaat, Militärärar, da diese Gesetze und Bestimmungen durch die in Rede stehende kaiserliche Verordnung nicht geändert wurden. Diese Befreiung tritt aber nur ein, wenn bei der Aufgabe der Sendung der gesetzliche Befreiungsgrad im Frachtbriefe u. dgl. angegeben ist. Bei der Abgabe solcher Sendungen wird wohl von Amts wegen auf diese Gebührenbefreiung Rücksicht genommen werden müssen.

g) Aviso- und Bezugscheine über Milch, Kartoffeln und Gemüse im Gewichte bis zu 100 *kg* je einer Sendung, die in Ungarn, Bosnien und Herzegowina nach einer österreichischen Bestimmungsstation aufgegeben wurden.

3. Die Höhe der Gebühr beträgt für jeden Frachtbrief oder diesem gleich zu behandelnden Urkunde:

*) Ist in der Kaiserlichen Verordnung nicht susdrücklich gesagt, aber doch wohl die selbstverständliche Folge der Bestimmungen c) des Punktes 2.

Digitized by Google

a) 30 h bei Sendungen im Eisenbahnverkehre im tatsächlichen Gewichte unter 5000 *kg* und im Flußschiffahrtsverkehre unter 10.000 *kg* je einer Sendung*).

b) K 1·20 bei Sendungen von 5000 bezw. 10.000 *kg* (vergl. Punkt *a*) und darüber oder für die über schriftlichen Antrag des Absenders im Frachtbriefe ein Wagen zur ausschließlichen Benützung beigestellt wurde, und bei Sendungen lebender Tiere, die nicht in besonderen Behältnissen befördert werden, ohne Rücksicht auf Gewicht oder Stückzahl (Ausnahmen hievon siehe unter Punkt 4).

c) 20 h bei Sendungen, die nicht von einem Frachtbriefe oder einer ihr gleichzuhaltenden Urkunde begleitet sind (Reisegepäck, Expreßgut).

4. Ermäßigte Gebühren bestehen:

a) für Sendungen von Borstenvieh, Schafen, Ziegen, Eseln, Hunden und sonstigem Kleinvieh, wenn nicht mehr als vier Stück dieser Tiere mit einem Frachtbrief aufgegeben werden. Die Gebühr beträgt in diesem Falle 30 h von jedem Frachtbriefe.

b) Für Milch, Kartoffeln und Gemüse, falls die einzelne Sendung 100 *kg* nicht übersteigt und die Bestimmungsstation in Österreich liegt. Die Gebühr beträgt 10 h für jeden Frachtbrief.

c) Für die Rücksendung leerer Milchkannen, falls die einzelne Sendung 100 *kg* nicht übersteigt. Die Lage der Bestimmungsstation ist in diesem Falle gleichgültig (siehe dagegen Punkt *b*). Die Gebühr beträgt 10 h für jeden Frachtbrief.

d) Sendungen im Eisenbahn- und Flußschiffahrtsverkehre aus Ungarn, Bosnien und der Herzegowina, die in einer österreichischen Bestimmungsstation ankommen, unterliegen bei einem Gewicht unter 5000 bezw. 10.000 *kg* (vergl. Punkt 3, *a*) einer Gebühr von 10 h; bei einem Gewichte von 5000 bezw. 10.000 *kg* und darüber (vergl. Punkt 3, *b*) einer Gebühr von K 1, die durch Verwendung von Aviso- und Bezugscheinen mit aufgedruckten Stempelzeichen oder durch Aufkleben der entsprechenden Stempelmarken auf dem Aviso- oder Bezugschein (letzteres bis 31. Dezember 1916 gestattet) entrichtet wird.

5. Haftpflichtig für die richtige Leistung der Frachturkundengebühr sind:

a) Im inländischen österreichischen Verkehre sowie im Verkehre aus Österreich nach dem Auslande (auch Ungarn, Bosnien und Herzegowina) der Absender und die Eisenbahn- bezw. Flußschiffahrtsunternehmung; innerdienstlich jener Bedienstete, der die Sendung übernimmt, und jener, der die Frachtberechnung vornimmt.

b) Im Verkehre vom Auslande (auch Ungarn, Bosnien und Herzegowina) nach Österreich der Empfänger der Sendung und der Frachtführer auf österreichischem Boden, wobei als Frachtführer jede Person oder jede Unternehmung zu verstehen ist, die die Beförderung von Gütern gewerbemäßig betreibt; innerdienstlich der die Frachtberechnung nachprüfende Bedienstete und der Abgabekassier.

6. Die Entrichtung der Gebühr hat als regelmäßig durch Verwendung von Frachtbriefen, Beförderungsscheinen, Ladescheinen, Aviso- und Bezugscheinen zu geschehen, die mit aufgedruckten Stempelwertzeichen (durch die k. k. Hof- und Staatsdruckerei) versehen sind.

b) Einlegeblätter zu Frachtbriefen, Beförderungsscheinen und Ladescheinen sind mit Stempelmarken zu bekleben, die durch Aufdruck des Stationsstempels zu entwerten sind.

c) Ergänzungsstempelmarken können aufgeklebt werden, wenn ein Frachtbrief mit aufgedrucktem Stempel von 30 h verwendet wird, jedoch die Gebühr von K 1·20 bezw. K 1 zu entrichten ist (zum Beispiel bei nachträglicher Gewichtsfeststellung, bei Zuladung einer abgeworfenen Überlast, oder wenn die richtige Gebühr erst nach Abwage der Sendung bei der Aufgabe möglich ist).

d) Bis 31. Dezember 1917 ist auch die Ergänzungsstempelung durch Aufklebung von Stempelmarken oder nachträglichem Stempelaufdruck auf altartig gestempelte, noch vorrätige Frachtbriefe zulässig.

e) Bis zum selben Zeitpunkte ist auch die Gebührenentrichtung durch Aufklebung von Stempelmarken auf Aviso- und Bezugscheinen im Verkehre vom Auslande zulässig.

f) Vorgeschrieben ist die Aufklebung von Stempelmarken auf die Aviso- und Bezugscheine bei Sendungen aus dem Auslande, wenn die Frachtbriefe, Beförderungsscheine oder Ladescheine, Einlegeblätter enthalten, und zwar so oft als gebührenpflichtige Einlegeblätter vorhanden sind.

g) Im Flußschiffahrtverkehr ist die Frachtbriefstempelgebühr wie bisher durch Aufkleben und Entwertung von Stempelmarken oder durch Aufdruck von Stempelzeichen zu entrichten.

h) Die Gebühren von Sendungen, die nicht von einem Frachtbriefe oder einer ihm gleichzuhaltenden Urkunde begleitet sind, sind durch den Frachtführer von dem Absender einzuheben und unmittelbar bei einer Gebührenempfangskasse zu erlegen, wobei die Einhebung der Gebühr von der Ausstellung oder Ausgabe einer Frachturkunde (Ladeschein, Beförderungsschein, Gepäckschein) nicht abhängig ist. Unmittelbar zu entrichten sind auch die Gebühren für die Bestätigung des Empfängers über die Ablieferung außerhalb Österreichs aufgegebener Sendungen im Flußschiffahrtsverkehre.

Die Finanzbehörde ist berechtigt, bei Eisenbahn- und Flußschiffahrtunternehmungen, denen die unmittelbare Gebührenentrichtung obliegt, jederzeit Untersuchungen über die richtige Einhaltung der Gebührenpflicht vorzunehmen.

6. Bei der innerdienstlichen Verrechnung der Gütersendungen dürfen selbstverständlich die Frachturkundengebühren nicht in die Frachtkarten eingesetzt werden, weshalb der Unterschied von „stempelpflichtigen" und „stempelfreien" Sendungen fortan entfällt. Dagegen ist die von der Eisenbahn entrichtete Stempelgebühr für die Aviso- und Bezugscheine, die nunmehr zu streng verrechenbaren Drucksorten geworden sind, in den Frachtbrief einzusetzen und zugleich mit der Fracht und den Nebengebühren vom Empfänger hereinzubringen. (Anmerkungsweise sei hinzugefügt, daß selbstverständlich nur das erste Aviso stempelpflichtig ist, dagegen nicht die wiederholte Avisierung, zum Beispiel bei unvollständig angelangten Sendungen oder bei Benachrichtigungen des Empfängers infolge nachträglicher Verfügungen, Verkaufsmeldungen und ähnlichem.)

7. Die neuen Gebührenvorschriften gelten vom 1. November 1916 an.

8. Die neuen Frachturkundengebühren gelten nicht für Sendungen, die durch die k. k. Post, durch Fuhrleute mit menschlicher oder tierischer Kraft und im See-, Binnensee- und Floßverkehr befördert werden, hinsichtlich deren die bisherigen Bestimmungen in Kraft bleiben.

9. Über die neuen Frachtbriefe, Umtausch der alten gegen neue usw. enthält die Verordnung vom 27. September 1916, RGBl. Nr. 338, ausführliche Bestimmungen.

*) Für Sammelladungen ist so oft die Gebühr zu zahlen, als Frachtbriefe vorhanden sind.

VERSCHIEDENES.

Gründung der Mitteleuropäischen Schlafwagen- und Speisewagen-A.-G. „Mitropa". Unter dem Namen „Mitropa" (Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-Aktiengesellschaft) wird mit dem Kapital von zunächst fünf Millionen Mark, das in absehbarer Zeit bis auf

Digitized by Google

40 Millionen steigen soll, zurzeit ein Unternehmen ins Leben gerufen, das an die Stelle der „Internationalen Schlafwagengesellschaft“ (bekanntlich eine französisch-belgische Gesellschaft) tritt, die in Deutschland und in Österreich und Ungarn wie in den meisten Ländern des festländischen Europas den Schlafwagen- und Speisewagenbetrieb allein in Händen hatte. Im Einvernehmen mit den Staatseisenbahnverwaltungen von Österreich und Ungarn beschlossen die sämtlichen deutschen Staatsbahnverwaltungen, einer neuen Gesellschaft, an der deutsches, österreichisches und ungarisches Kapital beteiligt ist, das ausschließliche Recht für den Betrieb von Schlafwagen und Speisewagen zu übertragen. Die Betriebsverträge mit der internationalen Gesellschaft werden nicht erneuert und, soweit sie nicht schon abgelaufen sind, nach und nach zu den nächsten Kündigungsfristen auf die neue Gesellschaft überführt. Die neue Gesellschaft wird in naher Frist den Betrieb aufnehmen.

Die Aktien lauten auf Namen und werden übernommen von einem Konsortium, an dessen Spitze die Deutsche Bank und die Dresdner Bank stehen. Beteiligt sind Berliner, Wiener, Budapester und andere Banken.

Den Vorstand des Unternehmens bilden: Geheimer Ober-Regierungsrat Renaud (bisher vortragender Rat im Ministerium für öffentliche Arbeiten), Hermann Witscher (bisher stellvertretender Direktor der Deutschen Bank). Im Aufsichtsrat sind neben den Banken auch die Staatseisenbahnverwaltungen vertreten. Arbeitsausschüsse des Aufsichtsrates werden gebildet: in Berlin, in Wien und in Budapest. Der Sitz der Gesellschaft ist vorläufig Berlin.

Neuerungen im Eisenbahnfrachtrechte in Deutschland. 1. Anweisungen des Empfängers. Die deutsche Eisenbahnverkehrsordnung (§ 73) gibt dem Absender das Recht, nach Abschluß des Frachtvertrages bestimmte Anweisungen betreffs des Gutes zu erteilen, die ihrem Inhalte nach dort genau umgrenzt sind. Bezüglich der Anweisungen des Empfängers trifft die Eisenbahn-Verkehrsordnung — abgesehen von den Rechten der §§ 76 (²) und 73 (9) — keine Anordnungen; eine Verpflichtung der Eisenbahn, solche auszuführen, besteht also nicht. Gleichwohl führt die Eisenbahn entgegenkommenderweise bestimmte, sich aus dem Geschäftsverkehr ergebende Anweisungen des Empfängers aus und hat nähere Vorschriften hierüber durch innere Dienstanweisung festgesetzt.

Mit Wirkung vom 1. November 1916 wird der wesentliche Inhalt dieser Vorschriften (gemäß Nachtrag X zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A) in den Tarif übernommen. Hienach kann der im Frachtbrief bezeichnete Empfänger außer den durch den Frachtvertrag begründeten Anweisungen der §§ 76 (²) und 73 (9) a. a. O. folgende Anweisungen erteilen: 1. daß das Gut mit dem Frachtbrief gegen Zahlung der Fracht und der sonst auf dem Gute haftenden Beträge auf der Bestimmungsstation einem Dritten ausgeliefert wird, 2. daß ihm der Frachtbrief gegen Zahlung der Fracht und der sonst auf dem Gute haftenden Beträge, das Gut aber auf der Bestimmungsstation einem Dritten ausgeliefert wird, 3. daß ihm der Frachtbrief, das Gut aber gegen Zahlung der Fracht und der sonst auf dem Gute haftenden Beträge auf der Bestimmungsstation einem Dritten ausgeliefert wird, 4. daß das Gut nach Zahlung oder gegen Nachnahme der Fracht und der sonst auf dem Gute haftenden Beträge mit neuem Frachtbrief von der Bestimmungsstation nach einer anderen Station gesandt wird. Die Ausführung dieser Anweisungen kann abgelehnt werden, sobald sich hieraus Unzuträglichkeiten für die Eisenbahn ergeben.

2. Gleichzeitig wird auch das bisher ebenfalls durch Dienstvorschrift zugestandene Recht des Absenders im Tarif geordnet, bei Übergabe des Frachtbriefes Anweisung zu erteilen, das Gut von einem Dritten zur Beförderung anzunehmen. Die Ausführung dieser Anweisung kann gleichfalls abgelehnt werden, falls sich Unzuträglichkeiten hieraus ergeben.

Für die Ausführung dieser Anweisungen wird mit Gültigkeit ab 1. Jänner 1917 eine Gebühr erhoben. Diese beträgt bei Stückgut 50 Pfg., bei Wagenladungen M 3 für die Frachtbriefsendung. Ihre Höhe entspricht dem erheblichen Arbeitsaufwand, den derartige, den regelmäßigen Geschäftsgang störende Anweisungen verursachen und der mit ihrer Ausführung verknüpften Gefahr der Eisenbahn.

3. Abfertigung von Reisegepäck. Reisegepäck wird nach den derzeitigen Tarifbestimmungen der deutschen Eisenbahnen über den Weg oder über einen der Wege befördert, über die die vorgelegte Fahrkarte gilt. Gilt die Fahrkarte wahlweise über verschiedene Wege, so hat der Reisende bei der Aufgabe des Gepäcks anzugeben, über welchen dieser Wege es befördert werden soll. Mit Wirkung vom 1. November d. J. tritt laut Nachtrag II zum Deutschen Eisenbahnpersonen- und Gepäckstarif, Teil I, eine Erweiterung dieser Tarifvorschriften dahin ein, daß Reisegepäck abweichend hievon auf Antrag des Reisenden auch über einen anderen bestehenden Weg befördert werden kann, wenn durchgehende Abfertigung möglich ist. Dies ist der Fall, wenn der Tarif die Entfernungszone enthält bei Gepäcksendungen der Vorstufe auch beim Fehlen der Entfernungszone im Tarif, wenn sich letztere aus der geographischen Lage der Zielstation ohne weiteres ergibt oder ohne Schwierigkeit aus dem Kursbuch ermittelt werden kann. Die Tarifbestimmung bezweckt eine Erleichterung des Reiseverkehrs in den öfter vorkommenden Fällen, wenn der Reisende aus besonderen Gründen (frühere Ankunft des betreffenden Zuges, Aufgabe des Gepäcks am Tage vorher, kürzere Beförderungsstrecke u. a. m.) die Beförderung des Gepäcks über einen anderen günstigeren Weg als den von ihm benutzten Reiseweg wünscht.

Zuschläge zu den Frachtgebühren der schweizerischen Eisenbahnen und Schiffahrtsunternehmungen. Die schweizerischen Eisenbahnen und Schiffahrtsunternehmungen erheben vom 1. Oktober 1916 folgende Zuschläge zu den in Kraft befindlichen Frachtgebühren:

1. im Personenverkehr:

für jede Karte im Betrage von 50 bis 95 Rappen 5 Rappen,

für jede Karte im Betrage von F 1 und darüber 10 Rappen,

unter Ausschluß der gegen Empfehlungsscheine zur Ausgabe gelangenden Karten für inländische Arme, für aus dem Auslande heimkehrende mittellose Schweizer und für heimreisende mittellose Ausländer;

für Abonnementskarten 1% des Betrages, unter Aufrund des Zuschlages auf die nächsten 10 Rappen, jedoch nicht über F 2 für ein Abonnement;

2. im Gepäck- und Expreßgutverkehr:

für jede Sendung 10 Rappen;

3. im Güterverkehr:

für je 100 *kg* Gewicht 1 Rappen, unter Aufrundung des Zuschlages auf die nächsten 10 Rappen;

4. für die Beförderung lebender Tiere:

1. bei Abfertigung zur Gepäcktaxe wie für Gepäck;

2. bei Abfertigung zum Tarif lebender Tiere:

a) Tiere der 1. und 2. Klasse für ein Stück 10 Rappen,

b) Tiere der 3. Klasse für ein Stück 5 Rappen,

c) Tiere der 4. Klasse für ein Stück 2 Rappen,

in den Fällen *b*) und *c*) unter Aufrundung des Zuschlages für eine Sendung auf die nächsten 10 Rappen;

d) für im Tarif nicht benannte kleine Tiere in Wagenladungen F 1 für jeden Wagen.

Von dem Zuschlage werden ausgenommen Sendungen auf Rechnung der Militärverwaltung sowie Polizeitransporte gegen Gutscheine.

Digitized by Google

Es ist einigermaßen zweifelhaft, ob diese Zuschläge genügen werden, um die durch die Kriegswirkungen verursachten Ausfälle der schweizerischen Bahnen auszugleichen.

Staatsbahnen in der Türkei. Die türkische Regierung hat vor einiger Zeit den Betrieb der Smyrna-Kassabahn und der Mudania-Brussabahn übernommen. Die erstere, eine wichtige Verkehrslinie, gehört einer französischen Gesellschaft und trifft bei Afiur-Karbbissar die Anatolische Eisenbahn. Ein tatsächlicher Anschluß bestand aber bis zum Ausbruch des Krieges nicht, so daß keine Wagen von der einen auf die andere Linie übergehen konnten. Wahrscheinlich ist dieser Anschluß während des Krieges hergestellt worden. Mit Hilfe der Smyrna-Kassabahn und der Anatolischen Eisenbahn ist eine Verbindung, allerdings mit einem großen Umwege, zwischen Smyrna und Konstantinopel hergestellt. Die zweite in den staatlichen Betrieb übernommenene Bahn ist die kurze Bahn. die Mudania am Marmarameere mit Brussa verbindet. Seit vielen Jahren soll sie weiter ins Innere zum Anschluß an die Anatolische Eisenbahn verlängert werden, aber es ist bisher beim Wünschen geblieben. Die zweite von Smyrna ausgehende Bahn, die einer englischen Gesellschaft gehörende Smyrna-Aidinbahn, ist schon zu Beginn des Krieges von der Regierung übernommen worden. Sie führt durch das fruchtbare Hinterland Smyrnas und erhält sich ohne staatliche Kilometergewähr. Zu Beginn des Krieges wurden auch die Franzosen gehörenden syrischen Eisenbahnen übernommen: nämlich die schmalspurige Beirut-Damaskusbahn und die vollspurigen Linien Rajak-Homs-Aleppo und Tripolis-Homs. Die kurze Jaffa-Palästinabahn befindet sich wohl gleichfalls schon im Staatsbetriebe. Mit der Übernahme der Smyrna-Kassabahn und der Mudania-Brussabahn wären jetzt alle Privateisenbahnen mit Ausnahme der Anatolischen und der Bagdadbahn und der rumelischen Eisenbahnen im Staatsbetriebe. Wirkliche Staatsbahnen sind aber nur die Hedschasbahn und die Linie Konstantinopel-Adrianopel-bulgarische Grenze mit der Seitenlinie nach Kirkilisse. Ihr Betrieb ist der Orientalischen Eisenbahngesellschaft verpachtet. Die Hedschasbahn, ganz aus türkischen Mitteln und den Zuwendungen der Gläubigen aller Länder erbaut, besteht aus der Hauptlinie Damaskus-Maan-Medina und den Linien Derat-Khaiffa, die sie mit dem Meere verbindet, El-Afut eh-Ramleh (Jerusalem), Khaifa-Akka, Kum Aser-Basei-Eski-Scham, und der neuen Linie nach der Halbinsel von Sinai. Die Gesamtlänge aller Linien beträgt mehr als 1600 *km* — über die Länge der neuen Sinailinie liegen keinerlei Angaben vor — und übertrifft damit das Netz der Anatolischen Eisenbahn um ungefähr 600 *km*. Die Länge der rumelischen Linien beträgt 465 *km*. Zu den Staatsbahnen ist auch die noch nicht vollendete Linie Samsum-Siwas von ungefähr 400 *km* Länge zu rechnen. Der Bau wurde im Jahre 1911 in Angriff genommen, geriet aber durch den Krieg mit Italien ins Stocken. Im April 1914 wurde der Bau einer französischen Gesellschaft übertragen, aber der Ausbruch des gegenwärtigen Krieges ließ sie gar nicht zum Anfangen kommen.

BUCHANZEIGEN.

Katechismus des exekutiven Eisenbahnverkehrsdienstes. Vierte, umgearbeitete und wesentlich erweiterte Auflage. Von Inspektor Alois Handl und Stationsvorstand Franz Mayer. Wien. Druckerei- und Verlagsaktiengesellschaft vormals R. v. Waldheim, Josef Eberle & Co., Wien 1916.

Die neue vierte Auflage des „Katechismus" erscheint als alt- und besteingeführtes Hilfsbuch in wesentlich erweitertem Umfange. Als neuen Mitarbeiter hat der Verfasser Herrn Stationsvorstand Franz Mayer der niederösterreichischen Landesbahnen gewonnen, dessen Handbuch über Telephon- und Telegraphendienst bereits bestens bekannt ist. Eine eingehende Besprechung des Katechismus kann bei dessen weiten Verbreitung und allgemeinen Beliebtheit füglich entfallen. Es genügt, zu erwähnen, daß alle seit Erscheinen der dritten Auflage eingetretenen Änderungen der Vorschriften vollständig berücksichtigt wurden. Als willkommene Ergänzung ist das beigegebene ausführliche Sachregister, durch das der Gebrauch des Buches wesentlich erleichtert wird, besonders hervorzuheben. Der 20jährige Bestand des Werkes spricht hinlänglich dafür, das die Verfasser damit einem allgemeinen Bedürfnisse entgegenkommen. Diesem Umstande gegenüber wollen wir gerne unsere Bedenken gegen die durch derartige Hilfsbücher erfolgende Begünstigung der vorwiegend gedächtnismäßigen Vorarbeitung des Stoffes durch die Lernenden zurückstellen und wünschen den verdienstvollen Verfassern den vollen Erfolg ihrer mühevollen und fleißigen Arbeit. *V. G. B.*

Die Eisenbahntechnik der Gegenwart. Unter Mitwirkung von Fachgenossen herausgegeben von Dr. Ing. Barkhausen, Dr. Ing. Blum, Courstin und v. Weiß. I. Band das Eisenbahnmaschinenwesen. 2. Abschnitt die Eisenbahnwerkstätten. Zweite, umgearbeitete Auflage. Bearbeitet von Meyerringh, Richter, Troske, Wagner und v. Weiß. Wiesbaden, C. W. Kreidels Verlag 1916, Preis M 15.

Prof. Troske berichtet zunächst über die Anordnung und Raumabmessungen der Werkstätten. Die Eisenbahnwerkstätten in Deutschland und Österreich dienen vornehmlich zur Instandhaltung und Ausbesserung der Fahrbetriebsmittel sowie der mechanischen Einrichtungen der Bahnanlagen, während zum Beispiel in Amerika und England und teilweise in Frankreich die Eisenbahnwerkstätten auch zum Neubau von Fahrbetriebsmitteln und zur Herstellung von mechanischen und maschinellen Anlagen herangezogen werden. Der Verfasser gliedert die Werkstätten in Haupt-, Neben- und Betriebswerkstätten. Es werden die Grundzüge aufgestellt, die für die Anordnung der einzelnen Baulichkeiten und deren Anschluß aneinander maßgebend sind und die Vor- und Nachteile der einzelnen Bauarten auseinandergesetzt. Eine Reihe von Bauarten der Hauptwerkstätten sind in Hauptschnitten abgebildet. Auch sind Angaben über die Zusammensetzung und die Abmessungen der einzelnen Werkstättenräume und deren Abteilungen sowie über den Raumbedarf enthalten. Ein großer Abschnitt ist der Anordnung der Arbeitstände, den Einrichtungen zum Ein- und Ausbringen der Fahrbetriebsmittel gewidmet. Auch alle sonstigen Erfordernisse wie Bedachung, Belichtung, Tore, Fußböden, Beleuchtung, Heizung, Lüftung, Wasserversorgung, Pflege- und Wohlfahrtseinrichtungen sind behandelt.

Die in Lokomotivwerkstätten und Kesselschmieden üblichen Vorrichtungen sind angeführt und Mitteilungen über Werkzeugmaschinen, Werkzeugausgabe und Wägeeinrichtungen beigefügt. Der wirtschaftlichen Anlage von Kesselschmieden ist besonderes Augenmerk zugewendet. Der von Troske behandelte Abschnitt ist der umfangreichste und füllt nahezu $^2/_3$ des Bandes.

Hinsichtlich der Anordnung von Sonderabteilungen der Eisenbahnwerkstätten folgen Arbeiten von Wagner über die Dreherei, von Meyerringh über Weichen- und Bauwerkstätten, von Richter über Schmieden und Gießereien. Den Schluß des bedeutsamen Werkes bilden Angaben von E. v. Weiß über Tischlerei, Lackiererei und Polsterei.

Ein Sach- und Namensverzeichnis ist im Anhang enthalten.

Das Buch ist ein sehr schätzenswerter Behelf und kann den Herren Fachgenossen bestens empfohlen werden.

Digitized by Google

Die Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft. Ein Büchlein von 94 Seiten in besonders gediegener Ausstattung mit zahlreichen Lichtbildern gibt in großen Zügen eine Darstellung des Eisenwerkes Witkowitz. Zahlreich sind die Beziehungen, die das Unternehmen mit den Eisenbahnen verbinden. Seine Geschichte ist teilweise mit der Entwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens verknüpft. Deshalb seien in dieser dem Eisenbahnwesen gewidmeten Zeitschrift dem vor kurzem erschienenen Büchlein einige Worte gewidmet.

Folgende Schlagworte aus dem Inhaltsverzeichnisse mögen eine Vorstellung vom Inhalte des Buches und zugleich von der Größe des Unternehmens geben: Gründung des Eisenwerkes (im Jahre 1829) und seine Entwicklung. Die Haupterzeugnisse. Die Hochofenwerke. Stahl- und Walzwerke. Die Gußstahlfabrik. Die Maschinenfabrik. Die Eisengießerei. Die Brückenbauanstalt. Die Kesselfabrik. Das Röhrenwalzwerk. Die Kohlenaufbereitungs- und Koksanstalt. Das Elektrizitätswerk. Die Schamottefabrik. Zahl der Beschäftigten. Die Wohlfahrtseinrichtungen, u. zw.: Pensionsinstitute, Gesundheitspflege, Verpflegungsvorsorgen, Wohnungsfürsorge, Jugend- und Altersfürsorge, Unterricht und Fortbildung.

Diese Überschriften der einzelnen Abschnitte allein lassen erkennen, welche große Zahl von Zweigen gewerblicher Tätigkeiten das Unternehmen umfaßt. Es muß daher an dieser Stelle von vornherein Abstand genommen werden, auf den Inhalt der einzelnen Abschnitte einzugehen. Wir beschränken uns daher darauf, einige Angaben herauszugreifen, welche ein Bild von der Größe des Unternehmens geben, und auf einige Erzeugnisse hinzuweisen, die das Werk für die Eisenbahnen liefert. Die Zahl der im Eisenwerke Beschäftigten betrug im Jahre 1914 ungefähr 19.000, die Zahl der in den Eisengruben Beschäftigten 2000 und die Zahl der in den Steinkohlengruben Beschäftigten 11.000. Somit betrug der Gesamtstand der bei der Gewerkschaft Beschäftigten 32.000 Personen. Das Eisenbahnnetz des Eisenwerkes umfaßt 135 *km* normalspurige Gleise mit 26 Lokomotiven, 23 Personen- und 952 Güterwagen, 80 *km* schmalspurige Gleise mit 32 Lokomotiven und 1763 Güterwagen. Der Gesamtwasserverbrauch für Dampf- und Kühlzwecke im Jahre 1914 betrug in 24 Stunden rund 250.000 m^3, d. i. etwa der tägliche Trinkwasserverbrauch der Stadt Wien nach Einleitung der zweiten Hochquellenwasserleitung. Die Erzeugung des Eisenwerkes Witkowitz betrug im Jahre 1914 in runden Zahlen: Roheisen 5 Millionen *q*, Stahlblöcke 3 Millionen *q*, Rohschienen 380.000 *q*, gewalztes Eisen und Stahl 2·4 Millionen *q*, Stahlwaren (Achsen, Panzerplatten usw.) 440.000 *q*, Rohrwalzwerkswaren 260.000 *q*, Eisengußwaren 350.000 *q*, Stückkoks 2·7 Millionen *q* usw.

Hinsichtlich der Gegenstände, die für die Zwecke der Eisenbahnen daselbst erzeugt werden, sei bemerkt, das schon im Jahre 1850 die ersten Wagenradkränze aus Flacheisen hergestellt wurden. Derzeit werden erzeugt: Gleitstühle, Bremsklötze. Stahlformguß für den Lokomotivbau: Lokomotiv- und Tenderräder, Stahlgußradsterne, Achslagerkästen, Kreuzköpfe, Lokomotivrahmen. Walzware: Eisenbahnschienen, Schwellen, Kesselbleche aus Nickelstahl für Lokomotiv-Feuerboxe. Schmiedestücke für Lokomotiv- und Wagenbau. Lokomotiv-, Kran-, Stationsdampfkessel. Eisenkonstruktionen für Bahnhofhallen. Bedarfsgegenstände für Eisenbahnen: Stahlgußherze und Kreuzungsstücke für Weichen- und Wechselanlagen, Drehscheiben, Drehplatten, Schiebebühnen, Achsen aus Spezialstahl und Nickelstahl für Lokomotiven. Radreifen für Lokomotiven und Wagen, geschmiedete und gegossene Wagenradscheiben. Siederöhren. Geschweißte Blechwaren: Lokomotivkessel. Gepreßte Blechwaren: Drehgestellteile, Satteltäger für Zisternenwagen.

Diese Mannigfaltigkeit der Erzeugnisse des Eisenwerkes Witkowitz allein gibt Zeugnis von dem Zusammenhange, der zwischen der Entwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens und dem Emporblühen dieses Werkes besteht. Dr. W.

KLUBNACHRICHTEN.

Bericht über die Klubversammlung vom 21. November 1916.

Der Vorsitzende Exz. Dr. Ritter v. Wittek eröffnete die Versammlung mit folgender Ansprache:

Indem ich Sie, geehrte Damen und Herren, bei der Eröffnung unserer Vortragsabende herzlich begrüße, gilt unser erster Gedanke dem Gesundheitswohle Se. Majestät unseres allergnädigsten Kaisers und Herrn. Für seine Erhaltung und Genesung senden wir alle vereint unsere innigsten Gebete zum Himmel empor.

Zum drittenmal stehen wir vor dem Beginne unserer Klubversammlungen, während an den Grenzen unseres und der Reiche unserer Verbündeten der Weltkrieg in unvermindertem Maße weitertobt. Deshalb sei unser erster, herzlicher Gruß den tapferen Kriegern geweiht, die in nie erlahmender Pflichterfüllung, in beispielgebender Hingebung, in zäher Tapferkeit das Eindringen der auch gegen Frauen und Kinder unbarmherzigen, mordgierigen Feinde an den Grenzen des Reiches hemmen.

Wir senden diesen Gruß namentlich an unsere 79 Klubmitglieder, die seit Kriegsbeginn teils an der Front stehen, teils an der Leitung beteiligt sind.

Der Armee innig verbunden, zollt der Klub unseren Helden die aufrichtigste, dankbare Bewunderung. Wie in den früheren Kriegsjahren, ist er auch im 3. Kriegswinter bestrebt, sein lebhaftes Dankgefühl nach Maßgabe seiner bescheidenen Mittel durch Liebesgaben werktätig zu bekunden.

Außer den jedes patriotische Herz an erster Stelle berührenden Kriegsereignissen haben sich seit unserer letzten Zusammenkunft schwerwiegende Veränderungen in dem Verwaltungszweige vollzogen, dem die Mitglieder des Klubs berufsmäßig angehören.

Wir begrüßen mit tiefer Ehrerbietung unseren neuernannten obersten Chef, Sr. Exzellenz Herrn Eisenbahnminister GM. Schaible, der vermöge seiner früheren dienstlichen Verwendung und seiner leitenden Stellung an der Spitze wichtiger militärischer Eisenbahnverwaltungen unserem Berufskreise schon vordem nähergetreten ist.

Das Klubpräsidium wird in den nächsten Tagen die Ehre haben, von Sr. Exzellenz empfangen zu werden und dessen Wohlwollen für den Klub zu erbitten. Wir geben der zuversichtlichen Hoffnung Raum, daß seine Exzellenz die auf Erweiterung des fachlichen und allgemeinen Wissens sowie auf die Pflege standesgemäßer Geselligkeit abzielenden Bestrebungen unseres Klubs seiner wohlwollenden Förderung und Unterstützung würdig erachten wird.

Im Zusammenhange mit dem Kabinettswechsel war Se. Exzellenz unser hochverehrter früherer Ressortminister Dr. Freiher von Forster veranlaßt, um seine Enthebung vom Amte zu bitten, welchem Gesuche von Sr. Majestät in huldvollster Form statt gegeben wurde.

Es kann nicht meine Aufgabe sein, hier eine Würdigung des Wirkens Sr. Exzellenz Baron Forsters als Eisenbahnminister zu geben. Wir alle wissen, was Se. Exzellenz vor dem Kriege und in diesem für das Eisenbahnwesen Österreichs geleistet hat und mit wie zielbewußter, energischer Hand er sein Amt leitete.

Die Klubleitung darf mit vollem Grunde bei dem Scheiden Sr. Exzellenz aus dem Amte dankbar hervorheben, daß wir in ihm an der obersten Stelle des Eisenbahnwesens einen warmen Freund und Gönner unseres Klubs besaßen, der diesem stets rege Teilnahme erwies und dessen Gedeihen vielfach werktätig förderte. Wir wissen Herrn Baron Forster sowie Ihrer Exzellenz seiner hochverehrten Frau Gemahlin aufrichtigen Dank dafür, daß dieselben, so oft es ihre vielfachen anderweitigen Verpflichtungen erlaubten, in unserer Mitte erschienen und unseren Bestrebungen weitestgehendes Wohlwollen entgegegbrachten. Ich spreche von dieser Stelle aus Sr. Exzellenz, von dem wir uns leider nur brieflich verabschieden konnten, für die von ihm während seiner Amtsführung betätigte Fürsorge den wärmsten Dank des Klubs aus und schließe daran die Hoffnung, Se. Exzellenz und dessen allverehrte Gemahlin künftig um so öfter bei uns begrüßen zu können.

Freudigen Wiederhall erweckte bei uns die Nachricht von der neuerlichen Berufung unseres Klubmitgliedes Sr. Exzellenz des Herrn Ministers für öffentliche Arbeiten Dr. Trnka und dessen Standeserhöhung. Baron Trnka sowie dessen liebenswürdige Gemahlin beteiligten sich stets lebhaft und gerne an allen Veran-

Digitized by Google

staltungen des Klubs, und wenn auch die Lasten seines hohen und umfangreichen Amtes es Sr. Exzellenz in letzter Zeit nur seltener ermöglichten, unsere Versammlungen mit seinem Besuche zu beehren, so konnten wir doch öfter seine Frau Gemahlin bei uns aufrichtig willkommen heißen. Wir können auch mit großer Befriedigung konstatieren, daß die Sympathien Sr. Exzellenz für unseren Klub ungeteilte sind, und deshalb sind die Glückwünsche, die wir Sr. Exzellenz darbringen, die herzlichsten und aufrichtigsten.

Die hervorragenden Verdienste, welche sich unser hochverehrter erster Vizepräsident, Herr Sektionschef Dr. Ritter von Schonka in seiner Eigenschaft als Präsident der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft sowie als Präsident der Kriegsgetreideverkehrsanstalt um die Wehrmacht des Reiches und um unser Vaterland erworben hat, wurden von Sr. Majestät durch Verleihung der Würde eines Geheimen Rates anerkannt. Wir beglückwünschen Se. Exzellenz zu dieser Allerhöchsten Auszeichnung, dem Erfolge seiner hingebungsvollen Tätigkeit herzlichst und sind stolz darauf, in der Leitung unseres Klubs so ausgezeichnete, um das Gesamtwohl hochverdiente Männer zu wissen. Das freundliche Interesse, das Se. Exzellenz Dr. v. Schonka unserem Klub stets in wärmster Weise entgegenbrachte, bestärkt uns in der Hoffnung, daß Se. Exzellenz uns diese Geneigtheit auch ferner bewahren und durch werktätige Unterstützung unserer in der jetzigen Zeit so notwendigen Einrichtungen zur Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse unserer Klubmitglieder seine wohlwollende Hilfe angedeihen lassen wird.

Seit unserer letzten Klubversammlung sind beigetreten als ordentliche Mitglieder die Herren: Rudolf Bastendorff, Oberrevident in Amstetten; Wilhelm Hahn, Bureauvorstand der St. E. G. Dion.; Alexander Lehner, Kommissär im k. k. Eisenbahnministerium; Dr. Josef Nast, Staatsbahnrat; Johann Seidl, Vorstand des Bahnamtes Leipnik; Leopold Siegmund, Inspektor im k. k. Eisenbahnministerium; Leopold Ritter von Stockert, k. k. Regierungsrat.

Als außerordentliche Mitglieder: Herr Ludwig Denhof, Fabriksbesitzer; Herr Med. Dr. Theodor Genser Ritter v. Fichtenthal; Herr Viktor Ritter v. Grzesitzki; Frau Oberstaatsbahnrat Ida Baronin Seiller; Frau Sektionschef Fanny Rother.

Wir begrüßen die neuen Mitglieder herzlichst.

Dagegen haben wir das Ableben mehrerer Klubkollegen zu beklagen, die wir hoch schätzten und denen wir ein freundliches, ehrendes Gedenken bewahren wollen. Es sind dies die Herren:

Anton Albert, Zentralinspektor in Innsbruck; Paul Eckstein, Oberkommissär der Österr. Staatsbahnen, Dr. Ernst Freiherr v. Seiller, Direktorstellvertreter im T. A. B.

Einen schmerzlich empfundenen Verlust beklagt auch unser Klub in dem Ableben Sr. Exzellenz des Herrn Ministerpräsidenten Grafen Stürgkh, der unserem Klub wohlgesinnt war und unseren Bestrebungen mehrfach gütiges Wohlwollen entgegenbrachte. Wir vermögen seines wahrhaft tragischen Hinganges nur mit aufrichtiger Trauer und Ergriffenheit zu gedenken. Auch in dem vor wenigen Tagen dahingeschiedenen kaiserlich deutschen Botschafter Herrn v. Tschirschky betrauert der Klub einen wohlwollenden Gönner, der unsere Versammlungen wiederholt mit seiner Gegenwart beehrte.

Dem Bestreben des Klubs, der seine Veranstaltungen seit Kriegsbeginn unter das Zeichen der Kriegsfürsorge gestellt hat, sollen die allwöchentlichen Zusammenkünfte dienen, bei denen unsere Damen Kälteschutzmittel für die Soldaten an der Front verfertigen, Zigaretten für diese und die Verwundeten stopfen sowie Scharpie zupfen werden. Die erste solche Zusammenkunft findet schon übermorgen statt, weitere werden in der Folge an jedem Donnerstage von 5 bis 8 Uhr nachmittags abgehalten werden. Der Ertrag der Jause, die unsere Wirtschaftsdamen hiebei in eigener Regie bereiten, fließt ebenfalls Kriegsfürsorgezwecken zu. Hochgeschätzte Künstler und Künstlerinnen, die sich bei diesen Abenden in uneigennütziger Weise zu betätigen zugesagt haben, werden den Teilnehmern mannigfache Kunstgenüsse bieten und sichern solcherart regen Zuspruch unserer Mitglieder und Gäste.

Während wir also im bescheidenen Rahmen für Kriegsfürsorgezwecke wirken, richten sich unsere Bestrebungen auch auf die wirtschaftlichen Verhältnisse unserer Klubmitglieder. Die Folgen des langen Krieges äußern sich unter anderem in der Knappheit der Lebensmittel und wirtschaftlichen Gebrauchsgegenstände und ihren fast unerschwinglich gewordenen Preisen.

Wohl dürfen wir unsere Hoffnung in die Leistungen des neu errichteten Ernährungsamtes setzen, das uns, dank dem energischen Eingreifen Sr. Exzellenz des Herrn Ministerpräsidenten Dr. von Koerber unter der Leitung seines rühmlich bekannten Vorstandes Dr. Kockstein, das Durchhalten ermöglichen soll. Denn durchhalten wollen und werden wir; und wenn die Machtstellung des Staates von uns noch so große Opfer fordert, noch so fühlbare Einschränkungen nötig macht, um namentlich dem auf feste Bezüge angewiesenen Beamten oder den keinerlei Aushilfe genießenden Pensionisten das Auslangen mit den vorhandenen Mitteln möglich zu machen, so wollen und werden wir diese Opfer gerne bringen. Das neue Ernährungsamt wird durch zielbewußte Maßnahmen verhüten, daß unsere Opfer statt dem Wohle der Allgemeinheit, zur Befriedigung der Gewinnsucht einzelner die Lage ausbeutender Spekulanten dienen. Bis zu dem Zeitpunkte jedoch, zu welchem die erhofften Verfügungen uns fühlbar sein werden, müssen wir trachten, uns gegen diese täglich in neuer Gestalt auftretenden Erschwernisse selbst zu wehren.

Wir streben den Anschluß an eine der bestehenden Vereinigungen an, die ihren Mitgliedern die Versorgung mit Lebensmitteln ermöglichen, ohne täglich viele nützlich verwendbare Stunden des Haushaltes durch das Anstellen zu versäumen.

Wir haben ferner — allerdings in bescheidenem, durch die Umstände begrenztem Umfange — im Klub selbst die Einrichtung getroffen, wichtigere Lebensmittel und Bedarfsgegenstände in größeren Mengen anzukaufen und ohne jeden Gewinn an die Klubmitglieder zu verteilen. In dieser Richtung sind wir zu ganz besonderem Danke verpflichtet: Herrn Generaldirektor Hofrat von Csatary, der uns im Vereine mit dem Herrn Generalsekretär Dr. Neumann mit außerordentlicher Zuvorkommenheit an die Hand geht, ferner aus gleichem Anlasse unserem Ausschußrate Dr. Michael Epstein, unserem Klubmitgliede der G. Schicht-Aktiengesellschaft, ferner Herrn Kommerzialrat Theodor Schmidt, dem Direktor der Großschlächterei-Aktienges. Herrn Alexander Töpfl, dem Generaldirektor der Gebrüder Stollwerck-Aktiengesellschaft Herrn kais. Rat Alexander Rußbacher sowie allen Anstalten, die uns durch Lieferung von Waren bevorzugen. Wir streben an, möglichst viele Gegenstände, deren Erlangung auf gewöhnlichem Wege mit Schwierigkeiten verbunden ist, unseren Mitgliedern zugänglich zu machen, beobachten mit aufrichtiger Genugtuung, daß hievon reger Gebrauch gemacht wird, und müssen nur um Geduld und Nachsicht bitten, da wir zur Bestreitung dieses Teiles unserer Wirksamkeit wohl ein williges, aber bisher nicht geschultes Personal zur Verfügung haben.

Die erhältlichen Gegenstände sind in unserem Vorraume auf der dort angebrachten Tafel angeführt.

Im Laufe des Sommers haben wir bei unseren Mitgliedern eine Sammlung behufs Ankaufes eines unseren Zwecken entsprechenden Klaviers eingeleitet. Zu unserer aufrichtigen Genugtuung hat sich ein namhafter Teil der Klubmitglieder daran beteiligt. Sie ergibt bis jetzt den Betrag von K 1005.

Die Namen der Spender werden in dieser Zeitschrift veröffentlicht werden.

Wir beabsichtigen durch dauernde Erwerbung eines Konzertinstrumentes die Kosten der Miete eines Klaviers zu sparen, und haben uns wegen käuflicher Überlassung eines solchen an unsere berühmten Klavierbauer gewendet. Leider ist uns bisnun die Erwerbung eines geeigneten Flügels nicht gelungen, denn es herrscht nicht nur Mangel an solchen, sondern die vorhandenen Stücke sind auch den Kriegsverhältnissen entsprechend überaus teuer. Wir werden demnach sowohl die Sammlung wie auch die Ankaufsbemühungen fortsetzen.

* * *

Unsere nächste Klubversammlung findet Dienstag den 5. Dezember l. J. statt. Hiebei wird Herr k. u. k. Hauptmann Max Mangesius vom Preßbureau im k. u. k. Kriegsministerium einen Vortrag unter dem Titel „Von allen vier Fronten" halten und ihn mit Lichtbildern erläutern.

Dienstag den 12. Dezember l. J. hält Herr Professor Egyd v. Filek zu gewohnter Stunde hier einen Lichtbildervortrag „Über Rumänien".

(Die Reihenfolge dieser beiden Vorträge mußte nachträglich geändert werden. Sie finden in der auf Seite 227 angegebenen Reihenfolge statt. Bemerkung der Schriftleitung.)

Eingeführte Gäste sind bei unseren Vorträgen und Damen-Teeabenden an Donnerstagen stets willkommen.

Heute haben wir das Vergnügen, den bewährten Freund unseres Klubs, Herrn Universitätsprofessor Dr. Karl Přibram, in seinem Vortrage über „Freiheit oder Zwang im Wirtschaftsleben der Zukunft" zu hören.

Herr Professor Přibram ist uns aus seinen früheren, hier abgehaltenen, stets unser ganzes Interesse in Anspruch nehmenden Vorträgen in rühmlichster Erinnerung, und wir sehen seinen Ausführungen mit außerordentlicher Spannung entgegen.

Digitized by Google

Wenn zu diesen geschäftlichen Mitteilungen niemand das Wort wünscht, bitte ich Herrn Dr. Přibram mit seinem Vortrage beginnen zu wollen.“

Der Vortrag, der demnächst in vollem Wortlaute in unserer Zeitschrift erscheinen wird, wurde von den zahlreich erschienenen Klubmitgliedern mit gespannter Aufmerksamkeit unterlebhaftestem, ungeteiltem Beifall angehört, dem der Vorsitzende Exzellenz Doktor Ritter v. Wittek in Verbindung mit dem Danke des Klubs beredten Ausdruck verlieh.

In der Monarchie best eingeführtes **Teilzahlunghaus** der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche

liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5. K. k. hand.-ger. prot. Uhrmacher. K. k. beeideter Sachverständiger.

Winden aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 **Wien X/1** Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

PROSPEKT.

Fünfte österreichische Kriegsanleihe.

Steuerfreie 5½% amortisable Staatsanleihe und steuerfreie 5½% Staatsschatzscheine.

Subskriptionseinladung.

Die Subskription beginnt am 20. November 1916 und wird Samstag, den 16. Dezember 1916, 12 Uhr mittags, geschlossen.

Zeichnungen können durch Vermittlung von Banken, Sparkassen, Versicherungsgesellschaften, Privatbankiers, Kreditgenossenschaften und ihren Verbänden erfolgen.

Für die Zeichnung gelten folgende Bedingungen: 1. Der Subskriptionspreis beträgt:
für die 40jährige steuerfreie 5½% amortisable Staatsanleihe **92·50%**,
für die steuerfreien 5½%, am 1. Juni 1922 rückzahlbaren Staatsschatzscheine **96·50%**.

2. Die Zeichnung erfolgt mit Anmeldungsformularen, die bei den vorgenannten Stellen kostenfrei erhältlich sind. Sie kann auch ohne Verwendung eines Anmeldeformulars brieflich in folgender Form geschehen:

„Auf Grund der kundgemachten Anmeldungsbedingungen zeichne ich Nom. K.... fünfte österreichische Kriegsanleihe

in { 40jähriger 5½% amortisabler Staatsanleihe / steuerfreien 5½%, am 1. Juni 1922 rückzahlbaren Staatsschatzscheinen }

und verpflichte mich zur Abnahme und Einzahlung gemäß der Zuteilung. Zugleich leiste ich die Einzahlung von....“

Einer jeden Zeichnungsstelle ist mit Genehmigung des Finanzministers vorbehalten, die Höhe des Betrages jeder einzelnen Zuteilung zu bestimmen. 3. Die Zuteilung wird sobald als möglich nach Schluß der Subskription unter Benachrichtigung der Zeichner erfolgen.

4. Der Anschaffungspreis ist bei Zeichnungen bis K 200 gleich bei der Anmeldung mit dem vollen Betrag zu entrichten. Bei Zeichnungen über K 200 sind bei der Anmeldung 10% des Nennwertes, am 16. Jänner 1917 und am 16. Februar 1917 je 20%, am 16. März 1917 25% und am 16. April 1917 der Rest des Gegenwertes einzuzahlen.

Da die Kuponzinsen vom 1. Dezember 1916 laufen, werden dem Zeichner für früher eingezahlte Beträge 5½% Stückzinsen vom Zahlungstage bis 30. November 1916 vergütet. Bei Zeichnungen nach dem 1. Dezember 1916 hat der Zeichner die Stückzinsen vom 1. Dezember 1916 an bis zum Zahlungstage zu vergüten. 5. Anmeldungen auf bestimmte Abschnitte der Anleihe können nur insoweit berücksichtigt werden, als dies nach Ermessen der Zeichnungsstelle zulässig erscheint. 6. Die Abnahme hat bei derselben Stelle zu geschehen, bei welcher die Zeichnung erfolgt ist.

7. Bis zur Fertigstellung der definitiven Stücke werden den Zeichnern über Verlangen Interimsscheine ausgefolgt, deren Umtausch in definitive Stücke ohne Anrechnung einer Umtauschgebühr bei derselben Stelle erfolgt, bei welcher die Interimsscheine ausgegeben wurden.

Wien, im November 1916.

Für die Durchführung der Subskriptionen bei dem k. k. Postsparkassen-Amt in Wien und den von ihm zur Entgegennahme von Zeichnungen ermächtigten Sammelstellen (k. k. Postämtern) gelten die von dem k. k. Postsparkassen-Amt besonders bekanntzugebenden Modalitäten.

8. Die Österr.-ungar. Bank und die Kriegsdarlehenskasse gewähren gegen Hinterlegung der Obligationen dieser Kriegsanleihe, bezw. der Interimsscheine als Faustpfand bis zu 75% des Nominalwertes Darlehen zu einem um ½% ermäßigten Zinsfuß, nämlich zum jeweiligen offiziellen Eskomptezinsfuß. Der begünstigte Zinsfuß bleibt für die Dauer des gegenwärtigen Privilegiums der Österr.-ungar. Bank, das ist bis zum 31. Dezember 1917, in Kraft.

Die erwähnten zwei Institute gewähren zum jeweiligen offiziellen Eskomptezinsfuß auch auf andere bei ihnen belehnbare Wertpapiere, Darlehen, insofern der zu behebende Betrag nachweislich zur Begleichung der auf Grund dieser Einladung subskribierten Summe dient. Für prolongierte solche Darlehen wird gleichfalls die Begünstigung des ermäßigten Zinsfußes, und zwar bis 31. Dezember 1917 eingeräumt. Auf Verlangen wird für Darlehen, welche innerhalb der obigen Einzahlungstermine nachweislich zur Einzahlung der subskribierten Summe aufgenommen werden, an Stelle des jeweiligen Eskomptezinsfußes der fixe Zinsfuß von 5% pro anno bis zum 31. Dezember 1917 gewährt. Ferner werden die Österr.-ungar. Bank und die Kriegsdarlehenskasse unter den früher bezeichneten Modalitäten Parteien, welche nachweislich innerhalb der prospektmäßigen Einzahlungstermine bei einem anderen Kreditinstitute (Bank, Sparkasse, Vorschußkasse usw.) oder bei einer Bankfirma zum Zwecke der Zeichnung dieser Kriegsanleihe ein Darlehen aufgenommen haben, zur Abstattung desselben in der Höhe, bis zu welcher es im Zeitpunkte des Ansuchens nachweislich noch aushaftet, ein neues Darlehen zum fixen Zinsfuß von 5% gewähren und zu diesem fixen Zinsfuß bis 31. Dezember 1917 prolongieren. 9. Die Regierung wird dafür Sorge tragen, daß die von der Österr.-ungar. Bank und der Kriegsdarlehenskasse gemäß Punkt 8 bis zum 31. Dezember 1917 eingeräumten Begünstigungen nach Ablauf dieser Frist von der Notenbank oder einer anderen von der Regierung zu bezeichnenden Anstalt bezüglich der steuerfreien 5½% amortisablen Staatsanleihe bis 30. Juni 1921 und bezüglich der steuerfreien 5½% Staatsschatzscheine bis 30. Juni 1919 gewährt werden.

10. Die Kriegsdarlehenskasse ist ermächtigt, auf Grund des § 6. Punkt 3, der kaiserlichen Verordnung vom 19. September 1914, RGBl. Nr. 248, unter Bedachtnahme auf die in der bezogenen kaiserlichen Verordnung vorgeschriebenen Gebarungsgrundsätze auch gegen Verpfändung von Hypothekarforderungen, welche die gesetzliche Sicherheit bieten (§ 1374 ABGB.), Darlehen zu gewähren.

Digitized by Google

A. Fross- Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

□ Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, □
Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.
Zweigniederlassung: Prag, VII. Bubnaerstraße 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.

Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- und Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.

◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Heiz- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Brikettwerken in Dziedzitz (Österr. Schlesien).

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 621

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 9/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
□ Turin 1911: 2 Große Preise □

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugtrennungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art,
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

Schnelldreh-Revolverstahl №5%

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher

Druck von E. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 18

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 24. Wien, den 15. Dezember 1916. XXXIX. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Schwierigkeiten im wechselseitigen Güterverkehr zwischen Mitteleuropa und den Balkanländern infolge des Weltkrieges. — Die Wiener Umfahrungslinien. — Verschiedenes. Das Armee-Oberkommando an Eisenbahnminister a. D. Freiherrn v. Forster. — Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. — Mittelstands-Erholungsheim. — Erhöhung der Eisenbahngütertarife in Österreich und Ungarn. — Erhöhung des Wagenstandgeldes bei den österr. Staatsbahnen. — Verstaatlichung der englischen Eisenbahnen. — Kolomeaer Lokalbahnen. — Buchanzeigen: Niederösterr. Amts-Kalender für das Jahr 1917. — Artarias Eisenbahnkarte. — Die Gütertarifpolitik der Eisenbahnen im Deutschen Reiche und in der Schweiz. — Geschäftsvormerkblätter 1917. — Die Bergstadt. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Klubversammlungen.

Dienstag, den 19. Dezember, halb 7 Uhr abends, Vortrag der Frau Henriette Weiß über „Das Recht auf Gesundheit“ (Mittelstands-Erholungsheime) mit Lichtbildern.

Dienstag, den 9. Jänner 1917, halb 7 Uhr abends, Vortrag der Frau Helene Gegenbauer über „Das befreite Siebenbürgen und seine Einwohner“ mit Lichtbildern.

Dienstag, den 23. Jänner 1917, halb 7 Uhr abends, Vortrag des Herrn Ing. Hermann Ritter von Littrow über „Unsere zukünftigen Nebenbahnen und Zufuhrlinien“.

Eingeführte Gäste willkommen.

* * *

Donnerstag, den 21. Dezember und ab 4. Jänner 1917 an jedem Donnerstag von 5 bis 8 Uhr nachmittags im großen Saale Damen-Teeabend für Kriegsfürsorgezwecke.

Wolle für Strickarbeiten, Tabak und Hülsen für Zigaretten, Leinenstücke für Scharpie vorhanden.

Tee mit Rum oder Zitrone und Brötchen wird zum Preise von 1 Krone für die Tasse verabreicht.

Der gesamte Ertrag wird Kriegsfürsorgezwecken zugeführt.

Für künstlerische Darbietungen wird vorgesorgt.

Beitritt zum Reichswirtschaftsbund der Festangestellten.

Jene Klubmitglieder, welche dem Reichswirtschaftsbunde beizutreten beabsichtigten, werden ersucht, die Beitrittserklärungen im Klubsekretariat zu beheben und ausgefüllt daselbst abzugeben. Die Beitrittsgebühr beträgt K 1.—, der Genossenschaftsanteil K 2.— für jedes Mitglied.

Die Frist für die Beitrittserklärung wird im Interesse einer baldigen Möglichkeit des Warenbezuges mit dem 31. Dezember l. J. begrenzt.

Für den Ausschußrat: Dr. Hauler.

Diesem Hefte sind das Titelblatt und das Inhaltsverzeichnis des Jahrganges 1916 beigegeben.

Schwierigkeiten im wechselseitigen Güterverkehr zwischen Mitteleuropa und den Balkanländern infolge des Weltkrieges*).

Der Ausbruch des frevelhaft durch die dreiverbundenen Großraubstaaten verursachten Weltkrieges hat nicht allein einen wirtschaftlichen Kampf in großem Maßstabe zwischen England und Deutschland, sondern auch eine Reihe von Wirtschaftskriegen im kleinen ausgelöst. So zum Beispiel zwischen Österreich-Ungarn und Rumänien, desgleichen zwischen Rumänien und Bulgarien. Diese wirtschaftlichen Kleinkriege, die sich auf eine durch bestochene Hetzer erzeugte politische Spannung zurückführen lassen, äußerten sich zunächst in der Änderung der in der Zeit des Friedens bestandenen freundnachbarlichen Verkehrsverhältnisse dieser Staaten. Nicht allein, daß dadurch im wechselseitigen Güterverkehr Schwierigkeiten und materielle Nachteile verursacht wurden, sondern es dehnte sich die schädliche Rückwirkung auch auf das industrielle Leben solcher Staaten aus, die, wie zum Beispiel Rumänien, nicht unmittelbar an dem Kriege beteiligt sind.

Verschiedene Fabriken und Werke Rumäniens wurden infolge der Einberufung der besten Betriebsleiter und Arbeiter zum Militär gesperrt, fast alle Holzsägewerke stellten ihre Tätigkeit ein, der Betrieb der Petroleumindustrie wurde aus Mangel an Arbeitskräften stark beeinträchtigt. Auch Unternehmungen größeren Stils mußten eingestellt werden, weil die Beschaffung der Geldmittel für die Aufrechterhaltung des Betriebes vollständig unsicher geworden war.

Aber nicht allein diese Ursachen waren es, die eine Folge des Krieges, geradezu einen erschreckenden Einfluß auf Handel und Verkehr ausübten, sondern es wurde in den

*) Wir bringen den vorliegenden Aufsatz, der 1915 geschrieben ist, und damals aus begreiflichen Rücksichten nicht veröffentlicht werden konnte, als einen bezeichneten Beitrag zur Kenntnis unseres ehemaligen Bundesgenossen. Die Schriftleitung.

Zeichnet 5. österr. Kriegsanleihe.

Digitized by Google

Balkanstaaten, die nur eine spärliche Industrie aufweisen, bald ein verhängnisvoller Mangel an Rohstoffen und Halberzeugnissen fühlbar, weshalb verschiedene Industriezweige, wie zum Beispiel die Gewebe- und die Lederindustrie, dem Zusammenbruche nahe gebracht wurden.

Diese Zustände waren insofern in bezug auf den wechselseitigen Güterverkehr Österreich-Ungarns mit Rumänien auch von Bedeutung, weil sie Ausfuhrverbote seitens des letzteren zur Folge hatten, wodurch wieder den Nachbarländern Anlaß zur Unzufriedenheit gegeben wurde. Daraus folgte, daß seitens der in Betracht kommenden Staaten Maßregeln getroffen wurden, welche die Aufhebung der unerwünschten Ausfuhrverbote herbeiführen sollten. Diese Ausfuhrverbote aber waren nicht durchaus notwendig, sondern hatten zum großen Teil einen den politischen Quertreibereien entsprechenden Untergrund, weil sie auf die Möglichkeit der Ernährung der Heere eines Teiles der Kriegführenden von Wichtigkeit wurden. Aus den folgenden Darlegungen wird ersichtlich, wie häufig, den jeweiligen politischen Einflüssen angepaßt, die Verfügungen betreffend die Güterausfuhr aus Rumänien waren.

Es ist bekannt, daß Rumänien zum größten Teil ein Ackerbaustaat ist, weil sein Boden ungemein ertragreich, durch eine mustergültige Landwirtschaft reichen Gewinn sichert, sobald Sonnenschein und Regen richtig zusammenwirken. Dann ergießt sich ein Goldstrom in das Land. Anders ist es, wenn eine schlechte oder mittelmäßige Ernte zu verzeichnen ist und außerdem der Ausfuhr von Brotfrüchten solche unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen, wie die Sperrung der Dardanellen. Denn gewöhnlich nimmt nur ein sehr geringer Teil der auszuführenden Brotfrüchte seinen Weg mittels Eisenbahn nach dem Auslande. Die bei weitem größere Menge wird von Braila, Galatz und Constanza nach dem Westen Europas (England, Belgien und über Antwerpen nach Deutschland) und zum Teil auch nach Süditalien verschifft. Nach letzterem hauptsächlich Mais für Polenta. Mit den gleichen Schwierigkeiten haben auch die Sendungen der bedeutenden Erdölindustrie, die Zucker- und die in großem Umfange bestehende Holzindustrie zu kämpfen. Es ist infolgedessen erklärlich, daß nun Rumänien gezwungen ist, Absatzgebiete für seine Erzeugnisse in jenen Ländern zu suchen, die ihm gegenwärtig**) mittels des Schienenweges zugänglich sind. Aber abgesehen von gewissen politischen Hemmnissen kommt noch der Umstand in Betracht, daß die vorhandenen Eisenbahnlinien (3549 km) bis auf 123·5 km, die Doppelgeleise haben, nur eingeleisig und daher für die Abwicklung eines unvorhergesehenen Massenverkehrs unzureichend sind, sowie die Bahnhofanlagen und auch die Fahrzeuge, an denen auch sonst jedes Jahr, namentlich in den Herbstmonaten, großer Mangel herrscht. Zur Verfügung stehen für Gütertransporte 586 Lokomotiven, 8888 bedeckte, 8764 offene Güterwagen und 3271 Kesselwagen. Tatsächlich dürften jedoch bedeutend weniger Fahrzeuge gebrauchsfähig sein, weil von diesem Stande wegen Reparatur für Lokomotiven 20% und für die Güterwagen 10% in Abzug zu bringen sind.

Für den unzureichenden Zustand der rumänischen Staatsbahnen spricht am besten die Tatsache, daß sich die Regierung in Würdigung dieses Umstandes vor mehreren Monaten den Betrag von etwa einer halben Milliarde Francs für den Ausbau des Eisenbahnnetzes, Herstellung zweiter Geleise auf offener Strecke, Vermehrung und teilweise Verlängerung der Bahnhofgeleise, Vergrößerung des Wagenstandes, Vermehrung der Lokomotiven sowie für die bessere Ausstattung der Bahnhöfe mit Signal- und Ladevorrichtungen genehmigen ließ. Die Durchführung dieser bedeutenden Verbesserungen wurde jedoch durch den Ausbruch des Krieges verhindert.

Selbstverständlich waren der glatten Abwicklung des Güterverkehrs mit und über Rumänien zunächst die von den militärischen Verfügungen abhängigen Grenzverkehrsverhältnisse hinderlich, indem der ganze Zivilverkehr zeitweise in ganz Österreich-Ungarn eingestellt wurde, und zwar auf den österreichischen Staatsbahnen am 28. Juli teilweise, am 4. August 1914 auf allen Linien, auf sämtlichen Linien der ungarischen Staatsbahnen — mit Ausnahme des Grenzverkehrs mit den rumänischen Staatsbahnen zwischen Orsova—Vercicrova, Caineni—Olthidi kiterö, Brassó—Predeal und Gyimesbükk—Palanka — am 31. Juli 1914.

Wenn nun auch die ungarisch-rumänischen Eisenbahnübergangspunkte für den Güterverkehr offen blieben (der österreichisch-rumänische Grenzübergangspunkt Itzkany—Burdujeni blieb geschlossen), so konnten anfänglich die beiderseits rückwärts liegenden Anschlußlinien den Güterandrang nicht in vollem Umfange aufnehmen, weil nun infolge der durch die Kriegsereignisse geschaffenen außergewöhnlichen Handelslage der bis dahin zum größten Teil mittels Schiffen bewerkstelligte rumänische Ausfuhrverkehr sich den ungarischen Schienenwegen zuwandte. Deshalb trat alsbald wegen großen Warenandranges eine Güterstauung auf der von diesem Verkehr hauptsächlich in Anspruch genommenen Linie Ploesti—Predeal—Brassó ein, um so mehr als das bereits am 7. August 1914 seitens der rumänischen Regierung erlassene Ausfuhrverbot für Brotfrüchte, Mehl, Hülsenfrüchte und Futtermittel schon am 11. August vorläufig wieder aufgehoben worden war, indem festgestellt wurde, daß von der Ernte des Jahres 1913 noch ein Vorrat von 10.000 Wagenladungen Mais und von 5000 Wagenladungen Weizen im Lande vorhanden war. Aber schon anfangs September wurde wieder die Ausfuhr von Getreide und Mehl zu Wasser und zu Lande verboten. Jedoch noch vor Mitte desselben Monats wurden zur Ausfuhr zugelassen: Weizen, Gerste, Mais und Erzeugnisse davon, Erbsen, Linsen, Raps, Lein, Hirse, Kleie, Benzin und andere Nebenerzeugnisse aus Petroleum.

Bezüglich der Regelung des Ausfuhr- und Durchfuhrverkehrs Rumäniens sowie auch des Nachbarverkehrs zwischen Ungarn und Rumänien änderten sich die Anordnungen der Behörden des letzteren sehr häufig. Abwechslungsweise wurden diesbezüglich bald vom Finanz-

**) Vgl. Fußnote *).

Digitized by Google

ministerium, bald von der Direktion der Zölle oder auch von der Eisenbahndirektion Verfügungen erlassen. Dieselben waren nicht immer im günstigen Sinne für die beiden europäischen Zentralmächte gehalten. Anlaß hiezu gab zunächst die angebliche Hemmung der Durchfuhr und Ausfuhr von Waren für rumänische Kaufleute, obwohl der deutschen Güterdurchfuhr wie gleichfalls der österreichisch-ungarischen Ausfuhr — mit Ausnahme der dem Ausfuhrverbot unterliegenden Waren — die bereits anfangs September 1914 wieder aufgenommen worden war, sowohl zum Vorteile des Handels und der heimischen Industrie sowie zum Vorteile der Eisenbahnverwaltungen Österreich-Ungarns jeglicher Vorschub geleistet wurde. Auf die wahre Ursache dieser Hemmung werden wir noch zurückkommen.

Als Hindernisse für die rumänische Güterausfuhr, die sich vornehmlich auf: Getreide, Mehl, Hülsenfrüchte, Felle, Petroleum, Benzin usw. erstreckte, dienten abwechselnd als Vorwand: Platz- oder Wagenmangel, unzweckmäßige Verpackung des Getreides in Säcken, Ernährungsfürsorge in bezug auf die eigene Bevölkerung, Rücksichten auf den Bedarf an Rohstoffen oder Halbfabrikaten, wie Schafwolle, Leder, Felle, Pelze, Rohöl, sogenannte Pakura und anderes mehr für die eigene Industrie und hauptsächlich die lebhafteste Sorge wegen Beachtung der strengsten Neutralität. Inwiefern hiebei die jeweilige Stellung des militärpolitischen Wetterhahnes von Einfluß war, entzieht sich der Kenntnis des Nichteingeweihten. Aber anzunehmen ist es, daß der Blick der führenden Kreise Rumäniens auf diesen gerichtet war. Als Wächter der von Rumänien erklärten Neutralität warfen sich die Russophilen auf. „Berubelte" Zeitungen peitschten die Volksleidenschaften auf und verursachten heftige, ungerechtfertigte Angriffe und Kundgebungen gegen die Regierung wegen der gestatteten Ausfuhr von Brotfrüchten, Mehl, Petroleum und Benzin nach Österreich-Ungarn.

Am 25. September 1914 wurde seitens der Generaldirektion der rumänischen Staatsbahnen den ihr unterstehenden Stationen mitgeteilt, daß die Einlagerung von Getreide für die Ausfuhr bis auf weiteres verboten sei. Diese Maßregel wurde damit begründet, daß die Getreidemenge, die für die Ausfuhr bestimmt war, bereits erreicht sei. Im Zusammenhange damit hat am 3. Oktober das Finanzministerium ein Ausfuhrverbot für Getreide und Mehl erlassen. Gleichfalls gegen Ende September wurde mit Rücksicht auf die kriegerischen Ereignisse der Grenzgüterverkehr zwischen den ungarischen und rumänischen Staatsbahnen dahin geregelt, daß die Verwaltung der ersteren Eil- und Frachtgüter in Wagenladungen, die nicht in den Wagenstand einer ungarischen oder österreichischen Eisenbahnverwaltung eingereiht sind, zum Beispiel in Wagen deutscher Eisenbahnverwaltungen, verladen wurden und keinem Ausfuhrverbot unterliegen, übernimmt und weiter nach Rumänien befördert. Ungarische oder österreichische Wagen, in denen Güter für Rumänien verladen waren, konnten nur mit Genehmigung des zuständigen Zentralwagendirigierungsamtes auf die Linien der rumänischen Staatsbahnen übergehen. Die Verwaltung der letzteren erklärte sich bereit, alle Sendungen zu übernehmen und weiterzubefördern. Ferner wurde von derselben angeordnet, daß für Waren, deren Ausfuhr nach Österreich-Ungarn oder nach Deutschland bestimmt sind, nur Wagen dieser Staaten, und zwar in dem Außmaße als sie im Lande eintreffen, verwendet werden dürfen.

Die rumänischen Eisenbahnen übernahmen jedoch die über Predeal für Rumänien bestimmten Güter nur von Zeit zu Zeit und auch dann nur in beschränkten Mengen. Demzufolge mußten Ende Oktober gegen 1000 Wagen in Predeal und auf der Linie Tövis—Brassó aufgehalten werden. Um eine größere Stauung zu vermeiden, war die Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen gezwungen, die Aufnahme von Wagenladungsgütern über Predeal nach Rumänien einzustellen und unterwegs befindliche Güter den Absendern zur Verfügung zu stellen. Infolgedessen beklagten sich rumänische Industrielle und Kaufleute bei der „Allgemeinen Vereinigung der Industriellen in Rumänien", daß die von ihnen in Deutschland und in Österreich-Ungarn bestellten Waren, trotzdem sie einen Teil des Wertes derselben im vorhinein beglichen haben, nicht nach Rumänien gesendet werden, weil, wie sie verständigt wurden, die Ausfuhr dieser Waren entweder untersagt oder ihre Durchfuhr durch die Nachbarmonarchie nicht gestattet wird. Diese Beschwerde wurde an die Handels- und Gewerbekammer in Bukarest weitergeleitet, damit diese durch die Regierung eine Einsprache veranlasse.

Wie man sieht, lag hier vermutlich eine wissentliche Entstellung der Tatsachen vor. Natürlich wurde dieser Fall von der Gruppe der russophilen Politiker gehörig ausgeschlachtet, indem man großen Lärm schlug.

Zu Beginn des Monats November lagerten auf den Bahnhöfen der rumänischen Staatsbahnen etwa 20.000 Wagenladungen Getreide für die Ausfuhr. Es war teilweise für Deutschland bestimmt. Zu diesem Zwecke sandten die deutschen Eisenbahnverwaltungen täglich etwa 150 leere Wagen nach Rumänien. Auch die österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen sollen sich verpflichtet haben, täglich 350 leere Wagen behufs Bewerkstelligung einer möglichst raschen Getreideausfuhr nach Rumänien zu senden. Auf Grund dieser Verpflichtung hat die Generaldirektion der rumänischen Staatsbahnen das wegen vollständiger Überhäufung der Getreidelagerplätze in den Stationen erlassene Ablagerungsverbot aufgehoben. Weil aber die zugesagte Wagenaushilfe unterblieb, wurden die Stationen noch mehr mit Getreide überfüllt, so daß Mitte Dezember etwa 40.000 Wagenladungen (zu 10 t Ladegewicht) der Ausfuhr harrten. Unter solchen Verhältnissen würden, selbst wenn den rumänischen Staatsbahnen tatsächlich täglich 350 fremde Wagen zu je 15 t Ladegewicht für Getreideausfuhr zur Verfügung stünden, mindestens 2½ Monate notwendig sein, um das lagernde Getreide aufzuarbeiten, das ist bis Ende Februar 1915.

Der nächstwichtige Ausfuhrartikel für Rumänien ist das Erdöl und dessen Nebenerzeugnisse, wie namentlich Benzin,

Digitized by Google

Wie schon gesagt, mußte infolge der kriegerischen Ereignisse ein großer Teil des in dieser Industrie beschäftigten Personals zum Militär einrücken und aus diesem Grunde der Betrieb eingeschränkt werden. Mit Rücksicht darauf, das heißt um den Landesbedarf an Petroleum und Benzin zu decken, beschloß der rumänische Ministerrat bereits am 21. August 1914, die Ausfuhr des Rohöls (Pakura) zu verbieten.

Obwohl der in russischen Diensten stehende Teil der rumänischen Tagespresse, angeblich, um das rumänische Vaterland gegen einen Neutralitätsbruch zu schützen, eifersüchtig darüber wachte, daß weder Petroleum noch Benzin nach Deutschland ausgeführt werde, in Wahrheit aber, um Deutschland infolge eintretenden Mangels an diesen Artikeln in Verlegenheit zu bringen, arbeitete dieselbe durch ihre deutschfeindliche Haltung nur darauf hin, Rumänien selbst zu schaden. Ein solches Verhalten war geeignet, die Zukunft der rumänischen Petroleumindustrie insoferne schwer zu gefährden, indem die Lebensquelle derselben, das ist das nahe Mitteleuropa für spätere Zeiten leicht verschlossen werden konnte. Unter Berücksichtigung dieses Umstandes und weil anstatt Benzin in Deutschland Benzol mit Spiritus gemischt, aushilfsweise als Ersatz, zur Verwendung gelangte und schließlich, infolge der inzwischen eingetretenen Überproduktion, wodurch eine Überfüllung der Reservoirs und der Niederlagen stattfand, wurde das Verbot der Ausfuhr für Petroleum und Benzin Mitte November 1914 aufgehoben.

Durch die Sperrung der Dardanellen am 15. September 1914 ist die Petroleumausfuhr Rumäniens ganz auf den Landweg angewiesen, weil auch die Schiffahrt auf der unteren Donau gefährdet ist. Die Transporte nehmen daher ausschließlich ihren Weg über Predeal nach Budapest und gehen dort zum Teil auf die Donau über. Auch bezüglich der Ausfuhr dieses Artikels zeigte die Verwaltung der rumänischen Staatsbahnen wieder, daß sie ihrer Aufgabe nicht gewachsen war. Aus der Unzulänglichkeit des Wagenstandes und einer ungeeigneten Organisation sowie infolge nicht einwandfreier Anordnungen im äußeren Betriebsdienste entstanden namhafte Beförderungsverzögerungen und damit bedeutende Verluste für die Petroleumindustrie, die nach der Landwirtschaft die wichtigste Einnahmequelle des Landes ist. Eine Industrie, die in weitgehendem Maße gezwungen ist, sich der natürlichen Ergiebigkeit der Ölquellen anzupassen, hat ein besonders lebhaftes Interesse an geordneten Verhältnissen, die nur bei einer umsichtigen Leitung möglich sein können.

Die unerquicklichen Verkehrsverhältnisse veranlaßten die Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen, zwecks Regelung des Grenzverkehrs mit jener der rumänischen Staatsbahnen in Verhandlungen zu treten. Diese sollen zu folgender Verständigung geführt haben: Von den aus Ungarn und Rumänien zu sendenden Wagen, die zur Abbeförderung der für die österreichisch-ungarische Monarchie bestimmten eingelagerten Waren zu dienen haben, sind zwei Fünftel für die Versendung von Petroleumerzeugnissen zu verwenden. Den Rest bilden Wagen, die mit Gütern für Rumänien beladen oder leer für die Abbeförderung von Getreide und anderer Güter zu dienen haben Es wären daher, wenn 350 ungarische Wagen täglich in Rumänien eintreffen würden, 140 Wagen für Petroleum-, die übrigen 210 Wagen jedoch für andere Güter zu verwenden. In Wirklichkeit dürfte jedoch eine solche Maßregel auf die Dauer kaum durchführbar sein, namentlich in einer Zeit, wie die jetzige, in der die Verkehrsverhältnisse sehr schwankend sind.

Aber nicht allein bezüglich des Ausfuhrverkehrs nach Österreich - Ungarn aus Rumänien wurden seitens des letzteren Schwierigkeiten verursacht, sondern auch hinsichtlich des Durchfuhrverkehrs von und nach Bulgarien und der Türkei, obwohl diese Staaten gleichfalls neutral waren und ersterer sich noch jetzt in dieser internationalen Lage befindet.

Schon anfangs Oktober 1914 wurden in dem rumänischen Donauhafen Sulina 10 t Kolonialwaren, die mit dem schwedischen Dampfer „Daland" anlangten und für Bulgarien bestimmt waren, von der rumänischen Behörde angehalten und die Weitersendung verhindert. Mitte und Ende November mehrten sich die Hindernisse, die Rumänien der Durchfuhr von Waren aus Österreich-Ungarn nach Bulgarien bereitete, ungeachtet, daß hiedurch die Bestimmungen des zwischen Rumänien und Bulgarien geschlossenen Handelsvertrages verletzt wurden. Die bulgarische Tagespresse wurde infolgedessen veranlaßt, sehr bestimmt zu erklären, daß die bulgarische Regierung nicht umhin könne, geeignete Maßregeln zu ergreifen, um die Interessen der bulgarischen Kaufleute zu schützen. Hierauf unternahm der bulgarische Gesandte in Bukarest bei der rumänischen Regierung Schritte wegen der ungehinderten Durchfuhr der für Bulgarien bestimmten Waren. Der rumänische Finanzminister erklärte bei dieser Gelegenheit, daß auf Grund der Gegenseitigkeit der Durchgangsverkehr aus Österreich-Ungarn nach Bulgarien gestattet werde, wenn es sich um Kaufmannswaren handle. Kriegsmaterial bleibe jedoch im Durchgangsverkehr ausgeschlossen. Ungeachtet dessen, daß der rumänische Gesandte in Sofia dem bulgarischen Ministerpräsidenten eine im gleichen Sinne gehaltene Erklärung gab, behauptete auch nachher die bulgarische Tagespresse, daß trotz aller offiziellen Versicherungen Rumäniens die Hemmungen, die dem Durchzug der für Bulgarien bestimmten Waren entgegengestellt wurden, in Wirklichkeit nicht aufgehört haben.

Wie aus den Äußerungen verschiedener bulgarischer Kaufleute zu entnehmen war, die sich persönlich nach Rumänien begaben, um die Weiterbeförderung ihrer Waren zu betreiben, dürfte die Korruption des rumänischen Eisenbahnpersonales eine wesentliche Ursache dieser beklagten Hemmungen sein.

Im Gegensatze zu dem wenig wohlwollenden Verhalten der rumänischen Behörden wurde seitens jener Bulgariens durch den bulgarischen Gesandten in Bukarest dem rumänischen Minister des Äußern mitgeteilt, daß, im Falle als Rumänien im Durchgangsverkehr Salonich—

Digitized by Google

Nisch—Prahova wegen der bei Demirkapu gesprengten Vardarbrücke Schwierigkeiten haben sollte, Bulgarien geneigt wäre, dem Durchgangsverkehr über Dedeagatsch nach Rumänien jede Erleichterung zu gewähren.

Aus dem Vorhergesagten geht hervor, daß infolge der behinderten Ausfuhr von Waren aus Deutschland und Österreich-Ungarn nach Rumänien der Durchgangsverkehr über Rumänien nach Bulgarien und nach der Türkei sowie daß auch der Ausfuhrverkehr aus Rumänien nach Österreich-Ungarn bezw. Deutschland zeitweise gehemmt worden war. Dadurch wurde ein Zustand geschaffen, der nahezu der gänzlichen Einstellung des zwischen diesen Staaten so lebhaft und zum Nutzen derselben gepflegten Handels führte. Ein solches Verhältnis wirtschaftlicher Spannung, wenig erfreulich und voll möglicher Rückwirkungen selbst in gewöhnlichen Zeitläuften, muß doppelt bedenklich sein in Zeiten wie die heutigen. Zünd- und Reibungsstoff wird ja schon durch die Verhältnisse, wie sie der furchtbare Krieg mit sich bringt, in mehr als genügender Menge gegeben, und die Staatsklugheit muß heute mehr als je darauf bedacht sein, diese Reibungen zu vermeiden und die Anlässe gegenseitiger Unzufriedenheit und Verstimmung zu beseitigen, wozu es aber in erster Reihe beiderseitigen guten Willens bedarf. Es wäre daher der größte Fehler, wenn, um gewissen volkstümlich auftretenden Strömungen nachzugeben, in bewußter und ersichtlicher Weise große wirtschaftliche Interessen des Landes geschädigt und gleichzeitig der Boden für politische Verstimmungen geschaffen würde.

Die Wiener Umfahrungslinien.

Die folgenden Mitteilungen dienen zur näheren Ausführung der von uns im Hefte Nr. 22 unter der Überschrift: „Eisenbahn-Neubauten zur Entlastung der Wiener Bahnhöfe" gebrachten Ausführungen.

I. Verschiebebahnhof Breitenlee.

Den Hauptknotenpunkt der für den Wiener Durchgangsverkehr neugeschaffenen Umleitungswege bildet der zwischen den Ortschaften Süßenbrunn und Breitenlee im Bau befindliche Verschiebebahnhof Breitenlee. Das dort fast ebene und völlig unverbaute, von wenig Wegverbindungen durchschnittene Gelände bot die Möglichkeit, die Bahnhofanlagen nach den neuesten Grundsätzen und Erfahrungen zu entwerfen und für ausreichende Erweiterungsfähigkeit so sehr vorzusorgen, daß nach dem vollem Ausbaue dieses Verschiebebahnhofes dort täglich 5200 Wagen werden verarbeitet werden können. Der Bahnhof hat eine Länge von fast 4 *km* und eine Breite von 200 bis 400 *m*, übertrifft in seinen Ausmaßen selbst den in den letzten Jahren angelegten großen Verschiebebahnhof Straßhof der Nordbahn und vermag einen Vergleich mit den größten deutschen Bahnhöfen gleicher Art (bei Dresden, Mannheim, Nürnberg usw.) würdig zu bestehen. Er dient vornehmlich dazu, die über Wien rollenden Güterwagen aller hier einmündenden Linien — mit alleiniger Ausnahme der Nordbahn, deren Durchlaufwagen in Straßhof gereiht werden — zu sammeln, nach bestimmten Verkehrsrichtungen zu ordnen und sodann nach diesen ohne Berührung der Wiener Bahnhöfe weiterzuleiten.

Der Hauptsache nach sind für diese Zwecke zwei gleichartige, nebeneinanderliegende, entsprechend den beiden Hauptfahrrichtungen entgegengesetzt angeordnete Geleisenetze vorgesehen, deren jedes aus je einer Einfahr-, Richt- und Ausfahrgruppe besteht. Die Reihung der Züge erfolgt über die zwischen den Einfahr- und Richtungsgruppen befindlichen Abrollrücken. Für die Behandlung der Stückgutwagen ist eine Umladeanlage vorgesehen, bei der die Beförderung der Stückgüter von einem Wagen zum anderen mittels eines endlosen, elektrisch angetriebenen Förderbandes eingerichtet wird.

Für die zahlreichen, aus und in Dienst gehenden Lokomotiven ist eine umfangreiche Zugförderungsanlage am südlichen Bahnhofsende vorgesehen, die drei ringförmige Lokomotivschuppen mit zusammen 56 Ständen enthält, von denen für den ersten Bedarf ein Schuppen mit 23 Ständen ausgebaut wird. Im Zusammenhange hiemit soll für Ausbesserungsarbeiten eine Wagenwerkstätte mit 45 und eine Lokomotivwerkstätte mit vier Ständen eingerichtet werden. Die Betriebskohle wird in ausgedehnten, tiefgelegenen Kohlensümpfen aufgestappelt und mittels Aufzügen und elektrischen Hängebahnen zu einer die Tender der Lokomotiven unmittelbar bedienenden Gossenanlage gebracht werden. Ein Wasserturm mit 300 m^3 fassendem Hochbehälter wird zum Aufspeichern des aus einem Tiefbrunnen zu pumpenden Nutzwassers dienen.

Die gewaltigen Abmessungen des Bahnhofs erfordern an Unterbauarbeiten. die durch die Wiener Bauunternehmung Ing. Leo Landesberg ausgeführt werden, die Bewältigung von etwa 600.000 m^3 Erdbewegung sowie die Verlegung von Geleisen mit einer Länge von rund 82 *km* und von 200 Weichen. Neben mehreren schienenfreien Über- oder Unterführungen von Straßen und Geleisen gelangt als größtes Bauwerk die fast 250*m* lange Überführung der Verbindungsstraße zwischen Breitenlee und Süßenbrunn über den Bahnhof zur Ausführung, in deren Verlauf sich zusammen 165 *m* lange Brückentragwerke befinden. Außerdem erfordert die Betriebführung naturgemäß viele Hochbauten, darunter ein Haupt- und vier Nebendienstgebäude, acht Stellwerke, eine Reihe von Unterständen und Schuppen sowie ein Verwaltungsgebäude für die Zugförderungsanlage. Die Beleuchtung des Bahnhofs und der Antrieb der Arbeitsmaschinen in den Werkstätten wird auf elektrischem Wege erfolgen.

Um den zahlreichen Bahnhofsbediensteten günstige Wohnungs- und Lebensverhältnisse zu schaffen, ist die Errichtung einer Gartenstadt auf einer Fläche von rund 250.000 m^2 geplant.

Zum Verschiebebahnhof gehören auch seine Verbindungen mit den bestehenden Bahnlinien, und zwar die Verbindungen mit der Brünner Linie der ehemaligen Staatseisenbahngesellschaft, mit den Bahnhöfen Leopoldau (Nordbahn) und Stadlau und mit der Marchegger Linie sowohl in östlicher (Marchegg) als auch in westlicher (Stadlau) Richtung.

Einschließlich dieser Verbindungslinien sind die Kosten des Verschiebebahnhofes auf rund 15 Millionen Kronen veranschlagt.

Auf den Ergebnissen der Arbeiten der Wiener Bahnhofkommission beruhend, durch die den Gesamtplan der Umleitungsanlagen erfassende Anregung der Kriegsverwaltung in jeder Hinsicht gefördert und im Zusammenwirken mit allen führenden technischen Stellen des Eisenbahnministeriums der Vollendung entgegenführt, wird der neue Verschiebebahnhof in Breitenlee, wie überhaupt der Bau der Wiener Umfahrungslinien auch späteren Zeiten Kunde geben, daß Kriegs- und Bisenbahnverwaltung noch inmitten des Weltkrieges am Werke waren, den Aufschwung der Verkehrsentwicklung für die von den Hemmungen des Krieges befreite Zeit des Wirtschaftslebens vorzubereiten.

II. Die Jedlersdorfer Schleife.

Die „Jedlersdorfer Schleife" ist die im XXI. Wiener Gemeindebezirke Floridsdorf hergestellte Verbindung zwischen der Nordwestbahn und der Nordbahn; sie

Digitized by Google

bildet mit dem in ihrem Zuge zur Ausführung gebrachten, nicht weniger als 2·1 *km* langen Viadukt einen der bemerkenswertesten Teil der neuen Wiener Umfahrungslinien.

Sie beginnt in der Station Jedlersdorf der Nordwestbahn, kreuzt nach Übersetzung der Jedlersdorferstraße die Brünner Reichsstraße mit der Straßenbahnlinie Wien-Stammersdorf, dann das Schleppgeleise der A. G. Hofherr-Schrantz-Clayton & Shuttleworth, die Siemensstraße, dann die Nordbahnlinie Wien-Krakau und mündet in der Ladestelle Leopoldau in die Geleiseanlagen der Nordbahn ein.

Diese zwar zweigeleisig geplante, vorerst aber nur eingeleisig ausgeführte Verbindungsschleife hat eine Länge von 4·5 *km*, wovon 2·1 *km* auf den oberwähnten Viadukt, 1·2 *km* auf die beiderseits anschließenden aufgeschütteten Rampen und der Rest auf die Verbindung mit den Einmündungsbahnhöfen entfallen.

Die 7 bis 8 *m* hohe, zur Gänze aus Stampfbeton hergestellte Pfeilerhochbahn — ein sowohl rücksichtlich seiner Längenausdehnung als auch seiner Ausführungsart vereinzelt dastehendes Bauwerk — besitzt insgesamt 112 von 14 *m* weitgespannten Segmentbögen überwölbte Öffnungen und ist an fünf Stellen durch eiserne Brücken mit Lichtweiten von 22 bis 55 *m* unterbrochen.

Für die Verfassung des Bauplanes für diese Schleife war bestimmend, daß die Kreuzung der bestehenden Verkehrswege in Geländegleiche in Ansehung der hiedurch bedingten Störungen des Straßen- und Bahnverkehres von vornherein ausgeschlossen werden mußte.

Der Umstand, daß die Schleife in unmittelbarer Nähe großer gewerblicher Anlagen vorüberführt und überdies ein Gebiet durchschneidet, dessen wirtschaftlicher Aufschwung nicht gehemmt werden durfte, ließ die Erbauung einer von möglichst großen Öffnungen durchbrochenen Pfeilerhochbahn, als die zweckmäßigste Lösung erscheinen. Der auf eine Bauzeit von bloß sieben Monaten beschränkten Herstellung dieses Viaduktes kam das Vorhandensein reichlicher Schotterablagerungen in der Nähe der Baustelle ganz besonders zustatten.

Die Schüttung eines Dammes hätte nicht weniger als 200.000 m^3 Erde erfordert. Diese Mengen konnten in der Nähe der Verwendungsstelle nicht beschafft werden und ihre Zuführung mittels der Bahn wäre bei den während der Bauzeit herrschenden Verkehrsverhältnissen in der kurzen Frist von sieben Monaten undurchführbar gewesen.

Übrigens würde ein solcher Damm von den in aufstrebender Entwicklung begriffenen Nachbargebieten als ein sehr störendes Hemmnis empfunden worden sein.

Teils um diesem Umstande Rechnung zu tragen, teils um die bei der bedeutenden Länge der Pfeilerhochbahn erforderliche große Anzahl der Öffnungen nach Möglichkeit zu verringern und hiedurch der Eintönigkeit in der Gesamtwirkung des Bauwerkes vorzubeugen, wurden die Öffnungen so groß gewählt, als es nach Maßgabe ihrer Höhe und der hiedurch mitberührten Baukosten noch zulässig erschien.

So ergaben sich die ein wenig gedrückten Bögen der Öffnungen, die gemeinsam mit den niederen, etwas eingekehlten Pfeilern den Gewölbeöffnungen die liegende Eiform und der Pfeilerhochbahn das ihr eigentümliche, nicht ungefällige Aussehen verleihen.

Für die Herstellung der Schleife waren 42.000 m^3 Stampfbeton erforderlich, eine Menge, die unter Verwendung zuerst von 1400 serbischen, später 2000 italienischen Kriegsgefangenen und etwa 150 Zivilarbeitern in einem Zeitraum von $5^1/_2$ Monaten, die von der Gesamtbauzeit auf die eigentlichen Betonierungsarbeiten entfielen, mit einer durchschnittlichen Tagesleistung von 300 m^3 bewältigt wurde. In dieser kurzen Spanne Zeit mußten 45.000 m^3 Betonschotter erzeugt, 90.000 *q* das sind 900 Waggonladungen Portlandzement verarbeitet und 10.000 Kunststeine für die Herstellung der Viaduktkrönung gegossen werden. Hiezu kommen noch die Erdarbeiten für die Anschüttung der beiderseits an die Pfeilerhochbahn anschließenden Rampen im Ausmaße von 66.000 m^3 und die Erzeugung und Anarbeitung von 5700 *q* Eisen für die Herstellung der Brückentragwerke.

Diese im Eisenbahnbaue bisher noch nicht erreichte Leistung wird wohl kaum so bald überboten werden.

Um das Zustandekommen dieses Baues haben sich die österreichische Aktiengesellschaft für Bauunternehmungen und die Wiener Betonbaufirmen A. Porr und H. Rella & Comp., denen die Bauarbeiten von der bauführenden k. k. Nordwestbahndirektion zur Ausführung übertragen worden waren, in gleichem Maße verdient gemacht.

Heute steht die „Jedlersdorfer Schleife" knapp vor ihrer Vollendung und die buchstäblich aus dem Boden gestampfte Pfeilerhochbahn wird in kürzester Zeit ihrer für den Staat so bedeutungsvollen Bestimmung übergeben werden.

III. Die Eisernen Brückentragwerke.

Zur Ergänzung dieser Mitteilungen sollen noch die zahlreichen im Zuge der einzelnen Verbindungslinien und Doppelgeleise hergestellten großen Brücken mit eisernem Überbau besprochen werden. Die Aufzählung dieser Bauwerke bietet zugleich Anlaß, jene österreichischen Eisenwerke und Brückenbauanstalten zu nennen, die sich um das rasche Zustandekommen dieser wichtigen Bauwerke verdient gemacht haben.

Da alle Walzwerke mit ebenso wichtigen wie dringenden Heereslieferungen vollauf in Anspruch genommen waren, begegnete die Sicherstellung der erforderlichen Bauteile — trotz des von einzelnen Eisenwerken, so in erster Reihe von der Witkowitzer Bergbau- und Eisenhüttengewerkschaft und der Prager Eisenindustriegesellschaft, dann von der Österreichischen Berg- und Hüttenwerksgesellschaft und der Alpinen Montangesellschaft bewiesenen Entgegenkommens — unter den gegenwärtigen Verhältnissen großen Schwierigkeiten.

In der unter II. besprochenen Teilstrecke Jedlersdorf—Leopoldau waren einerseits wichtige Wege durch weitgespannte Brücken zu übersetzen, andererseits mußte für die Unterführung mehrerer für die nächste Zukunft geplanter neuer Straßenzüge Vorsorge getroffen werden. Den Wünschen der Stadt Wien entsprechend, gelangten hier mehrere Unterfahrten mit beträchtlicher Weite zur Ausführung, von denen die über die Brünnerstraße und über die Siemensstraße hergestellten Werke mit Spannweiten von 35 bezw. 26 *m* und die Überbrückung der Straße nächst dem Bahnhofe Jedlersdorf besonders hervorzuheben sind. Diese Bauwerke wurden von den Brückenbauanstalten Brüder Prašil & Comp. in Prag, der Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik und den Brankaer Eisenwerken A. G. in Troppau in kaum dreimonatiger Bauzeit ausgeführt, während gleichzeitig von der Österreichischen Berg- und Hüttenwerksgesellschaft in ebenso kurzer Zeit eine 55 *m* weite Fachwerksbrücke über die Geleise der Nordbahn errichtet worden ist.

Ebenso waren im Zuge des zweiten Geleises der Brucker Linie von Simmering nach Grammat-Neusiedl unter Aufrechterhaltung des Verkehrs zahlreiche Werke zu erbauen, darunter die Brücke mit durchlaufenden Trägern über den Frauenbach und die von der Zöptauer und Stefanauer Bergbau- und Eisenhütten-A.-G. und von der ersten Böhm.-Mähr. Maschinenfabrik in Prag gelieferten Fachwerkbrücken von 35 *m* Spannnweite an der Kreuzungsstelle mit der Aspangbahn. Die Witkowitzer Berg- und Hüttenwerksgesellschaft, aus deren Brückenbauanstalt die durchlaufenden Blechträger für die Brücken über den Frauenbach hervorgegangen sind, lieferte auch die Träger für eine große Reihe von Durchfahrten und Durchlässen mit Überbauten aus in Beton gebetteten Walzträgern.

Digitized by Google

Für den Ausbau des Bahnhofs Prater-Ausweiche wurden größere mehrgeleisige Brücken, so die Brücke über den Hagelgraben mit zwei Öffnungen zu 21 *m* Spannweite und die schiefen 24 *m* weiten Brücken über die Belvedereallee an die Mähr.-schlesische Eisenindustrie-Gesellschaft in Oderfurt-Mähr.-Ostrau und an die Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik vergeben, während die großen Überfahrtsbrücken bei der Einfahrt zum Verschiebebahnhof Breitenlee, dann die Nordbahnübersetzung nächst Süßenbrunn von der Wiener Eisenbau-Aktiengesellschaft erbaut worden sind. Im Zuge des dritten Geleises der Wien—Bodenbacher Linie befindet sich die von der Zöptauer und Stefanauer Bergbau- und Eisenhütten-A.-G. ausgeführte Überbrückung der Simmeringer Hauptstraße, deren Brückenweite mit 26 *m* festgesetzt worden ist. Auch die Teplitzer Maschinenfabrik war an den Lieferungen beteiligt. Seitens der Witkowitzer Gewerkschaft wurden überdies auch zehn Aushilfs-Brücken beigestellt.

Für den zweiten Bauabschnitt sind vier große Straßenunterfahrten mit zusammen elf eisernen Brückentragwerken auszuführen. Die Vergebung dieser Bauten an einzelne der genannten Brückenbauanstalten ist bereits erfolgt, während die auf den Wiener Umfahrungsanlagen noch erforderlichen Brückentragwerke, unter denen sich sechs große Überfahrtbrücken mit Spannweiten bis zu 32 *m*, ferner ein 3 *m* breiter Übergangssteg von 75 *m* Gesamtlänge befinden, erst in einem späteren Zeitpunkte werden vergeben werden.

Der Gesamtplan umfaßt 48 Brücken mit 78 eisernen Tragwerken bei einem Bedarfe von 460 Wagen Brückenbauteilen. Die Gesamtlänge der Lichtweiten der eisernen Brücken beträgt 1700 *m*.

Aus diesen Ausführungen erhellt die große aufgewendete Arbeit. Die österreichischen Brückenbauanstalten haben hiedurch neuerdings ihre Verläßlichkeit und Leistungsfähigkeit auch unter den obwaltenden schwierigen Verhältnissen bewiesen.

VERSCHIEDENES.

Das Armee-Oberkommando an Eisenbahnminister a.D. Freiherrn v. Forster. Seine k. und k. Hoheit Feldmarschall Erzherzog Friedrich hat nachstehendes Handschreiben an den früheren Eisenbahnminister Dr. Zdenko Freiherrn v. Forster erlassen:

„Nach fünfjähriger, aufopferungsvoller und mühevoller Tätigkeit scheiden Euer Exzellenz von Ihrem verantwortungsvollen Posten.

Bei Ihrem Scheiden drängt es mich, der großen, hervorragenden und ausgezeichneten Dienste zu gedenken, die Euer Exzellenz dem gemeinsamen Vaterlande und der Wehrmacht während der Vorbereitung des Krieges und während seiner Durchführung geleistet haben.

In hingebungsvoller, nimmermüder, treuer Pflichterfüllung haben Euer Exzellenz die Kriegstätigkeit der Wehrmacht stets kraftvoll unterstützt und im engsten Zusammenstehen mit dem k. u. k. Chef des Feldeisenbahnwesens an der Verwirklichung der hohen Aufgaben rastlos gearbeitet, die die Kriegführung den Eisenbahnen gestellt hat.

Euer Exzellenz können mit Befriedigung und Stolz auf Ihre ausgezeichnete Tätigkeit zurückblicken und sich mit Fug und Recht in die Reihe jener Männer stellen, die in sturmbewegter Kriegszeit richtunggebend am Steuer des Vaterlandes standen."

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Dem Generaldirektor der k. k. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Bruno Ritter von Enderes wurde von Seiner Majestät dem Deutschen Kaiser die „Königlich Preußische Rote Kreuz-Medaille 3. Klasse" und von Seiner Majestät dem König von Sachsen das „Ehrenkreuz für freiwillige Wohlfahrtspflege für Tätigkeit im Kriege" verliehen.

Im Dienstbereich der A.-T. E. wurden weiters ausgezeichnet: Durch Verleihung des Militärverdienstkreuzes III. Klasse mit der Kriegsdekoration: Heller Karl, Kontrollor. Durch Bekanntgabe der neuerlichen Allerhöchsten belobenden Anerkennung und Verleihung der silbernen Militärverdienstmedaille am Bande des Militärverdienstkreuzes: Ott Anton, Edler von, Kontrollor, Ruth Josef, Ingenieur, Wiehart Franz, Oberingenieur. Durch Bekanntgabe der Allerhöchsten belobenden Anerkennung und Verleihung der bronzenen Militärverdienstmedaille am Bande des Militärverdienstkreuzes: Uhmann Franz, Ingenieuradjunkt. Durch Verleihung des goldenen Verdienstkreuzes am Bande der Tapferkeitsmedaille: Malik Josef, Ingenieur. Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille 2. Klasse: Krist Anton, Oberbauarbeiter. Durch Verleihung des silbernen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: Schicktanz Josef, Kanzlist. Durch Verleihung des silbernen Verdienstkreuzes am Bande der Tapferkeitsmedaille: Kreim Josef, Lokomotivführeranwärter Durch Verleihung des eisernen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: Förster Emil, Bahnmeister (Besitzer des Eisernen Kreuzes 2. Klasse und des silbernen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille), Törmer Adolf, Stationsmeisteranwärter. Durch Verleihung des eisernen Verdienstkreuzes am Bande der Tapferkeitsmedaille: Leistner Anton, Bahnwärter.

Mittelstands-Erholungsheim. Der Vorstand des Vereines zur Schaffung von Mittelstands-Erholungsheimen hat das schon im Vorjahre betriebene Anwesen „Sans Souci" in Mauer käuflich erworben und führt die Anstalt nunmehr unter dem Namen „Erstes Österreichisches Mittelstands-Erholungsheim" weiter. Die für die besonderen Zwecke der Anstalt vorzunehmenden Herstellungen wurden den Herren Baukünstlern und Stadtbaumeistern Melcher und Wasserstrom übertragen. Die Anstalt bleibt bis zur Fertigstellung des Umbaues durch einige Wochen geschlossen, wird jedoch spätestens im Frühjahre 1917 dem Betrieb übergeben werden. Es sei nochmals hervorgehoben, daß es selbst unter den gegenwärtigen Preisverhältnissen möglich sein wird, die Kosten des Kuraufenthaltes in der Anstalt mit höchstens zehn bis zwölf Kronen für den Tag zu berechnen. Der Mitgliedsbeitrag ist mit K 3.— jährlich festgesetzt. Gründeranteile von K 20.— aufwärts.

Die Geschäftsstelle des Vereines befindet sich im I. Bezirk, Schottengasse 7, woselbst auch Beitrittserklärungen entgegengenommen werden. In allen Angelegenheiten des Betriebes des Erholungsheimes erteilt auch Frau Dr. Weiß in ihren Sprechstunden, Montag und Donnerstag von 4 bis 6 Uhr, I. Eßlinggasse 4 bereitwilligste Auskünfte.

Erhöhung der Eisenbahngütertarife in Österreich und Ungarn. Über die bevorstehende Erhöhung der Gütertarife in Ungarn wie in Österreich enthält die letzte Nummer des Budapester „Eisenbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeigers" folgende von der königl. ungarischen Zensur genehmigte Mitteilung: Zur Bedeckung der Kriegsausgaben, haupt-

Digitized by Google

sächlich der durch die mehrfachen Kriegsanleihen erwachsenen Zinsenlast sehen sich die beiderseitigen Regierungen gezwungen, neue und ergiebige Einnahmequellen zu suchen, wozu die Eisenbahnen beider Staaten der Monarchie mit ihrem gewaltigen Netz und bedeutenden Verkehr am geeignetsten erscheinen. Es wird daher der Verkehr der Staats- und Privatbahnen in gleichem Maße herangezogen und seine Belastung in der Form einer Verkehrssteuer erfolgen. Daß sich angesichts der engen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen beiden Staaten der Monarchie zur Erreichung des angestrebten Zwecks ein einheitliches Vorgehen geradezu von selbst empfiehlt, ist so naheliegend, daß es keiner weiteren Erörterung bedarf. Um eine einheitliche und endgiltige Regelung dieser drängenden Frage herbeizuführen, haben im k. k. Eisenbahnministerium zu Wien zwischen der österreichischen und der ungarischen Regierung Verhandlungen stattgefunden, durch die eine vollkommene Übereinstimmung erzielt wurde. Dem Vernehmen nach werden sowohl in Österreich als auch in Ungarn die Gütertarife um eine 30prozentige Verkehrssteuer erhöht, die auf den Staats- und Privatbahnen zur Einführung gelangt, wobei als Einführungstag der 1. Februar 1917 in Aussicht genommen wird. Für Ungarn läßt sich, wenn die im letzten Friedensjahre 1913 erzielten Einnahmen der Staats- und Privatbahnen von 402 Mill. Kronen als Grundlage genommen werden, das aus dieser Erhöhung zu gewärtigende Ergebnis mit nahezu 120 Mill. Kronen beziffern, welcher Betrag sich noch durch die gleichfalls in Aussicht genommene Aufhebung verschiedener Frachtermäßigungen entsprechend vergrößern wird.

Erhöhung des Wagenstandgeldes bei den österr. Staatsbahnen. **Mit Gültigkeit vom 11. November wurde bis auf weiteres für den gesamten Betriebsbereich der k. k. österr. Staatsbahnen das nach Ablauf der Ent- oder Beladefrist zu entrichtende Wagenstandgeld in der Weise erhöht, daß im Falle einer Überhaltung des Wagens um mehr als 24 Stunden das für die dieses Ausmaß übersteigende Verzögerung zu entrichtende Wagenstandgeld um 200% erhöht wird. Die Verfügung hat auf alle Schleppbahnbetriebe Anwendung zu finden, nach deren Betriebsverträgen für die Berechnung der Ladefristen und des Wagenstandgeldes die Bestimmungen des Anhanges zu den „Allgemeinen Bedingnissen für den Abschluß von Schleppbahnverträgen" maßgebend sind.**

Verstaatlichung der englischen Eisenbahnen. Höchst anregende Ausführungen über diese Frage enthält der „New Statesman", die wir in der Übersetzung der „Berliner Börsenzeitung" wiedergeben. Wir möchten die Aufmerksamkeit unserer Leser insbesondere auf die geniale Art lenken, in der die englischen Privatbahnen dem Kriegsverkehr dienstbar gemacht wurden.

„Eins der Dinge, die nach dem Kriege „nie wieder so sein werden wie früher", ist die Lage der englischen Eisenbahngesellschaften. Bei Ausbruch des Krieges wurden tatsächlich alle Linien — ausgenommen die Londoner Untergrundbahnen und einige unbedeutende Unternehmungen — summarisch von der Regierung übernommen. Sie sind seitdem, was die höchste Aufsicht betrifft, von einem Regierungsausschuß unter dem Vorsitzenden des Handelsamtes geleitet worden. Dies bedenutet nicht, wie einige Toren glauben, „Verstaatlichung" in dem Sinne, daß Runciman und eine Menge von Regierungsbeamten an die Stelle der Betriebsleiter der verschiedenen Linien und ihrer erfahrenen Hilfskräfte getreten sind. Die Fachleute der Gesellschaften erfüllen vielmehr ihre Pflicht unter ihren Vorgesetzten, genau als ob „Verstaatlichung" nicht stattgefunden hätte. Selbst die obersten Leiter der verschiedenen Linien bleiben anscheinend in ihrer Selbstherrschaft unberührt. Wer abgesetzt wurde, waren nur die Aktionäre und Vorstandsmitglieder; und selbst bei ihnen ist bis jetzt die Absetzung anständig verschleiert worden. Die Regierung gibt sich nicht damit ab, Frachten und Passagiergelder für ihren Gebrauch der Linien zu bezahlen. Das Schatzamt hat einfach übernommen, das Gesamtreineinkommen jeder Linie bis zu dem Betrage zu ergänzen, den es für die Gesellschaft im Jahre 1913 ausmachte. Tatsächlich wurden dadurch die Dividenden gewöhnlicher Aktien genau so festgelegt, wie die Zinsen von Schuldverschreibungen. So werden die Eisenbahnen jetzt ohne Gewinnanreiz, ohne finanziellen Wettbewerb unter der Regierungsaufsicht geleitet. Und was an Mehrgewinn herauskommt, fließt der Staatskasse zu. Die Frage, was nach dem Kriege geschehen soll, ist eine von denen, die das Kabinett jetzt langsam in Erwägung zu ziehen beginnt. Der gegenwärtige Zustand staatlicher Aufsicht und finanzieller Verantwortlichkeit ist zugestandenermaßen vorübergehend gedacht. Irgendein neues System muß innerhalb weniger Monate nach der Friedenserklärung an die Stelle treten. Die Regierung muß sich entschließen, entweder die teilweise ausgeführte Vereinheitlichung aufzuheben und den Zustand chaotischen Wettbewerbes wiederkehren zu lassen, oder den Besitz der Aktionäre zu kaufen und das Werk der vereinheitlichten Verstaatlichung zu vollenden oder — möglicherweise — einen Plan ausdenken, wobei die Aktionäre den Nutzen behalten, während die Regierung den Gesellschaften ein gewisses Maß von Überwachung auferlegt. Die Eisenbahnen einfach in den Zustand vor dem Kriege zurückkehren zu lassen, ist kaum möglich. Vor einem Dreivierteljahrhundert trafen wir bewußt die Wahl, die Eisenbahnen dem Spiel der privaten Unternehmungskräfte zu überlassen und uns, für den Schutz des Publikums gegen Privatmonopole, auf den Wettbewerb der Gesellschaften untereinander zu verlassen. Dieser Wettbewerb hatte aber schon vor dem Kriege in sehr weitem Maße aufgehört uns Schutz zu bieten vor hohen Fracht- und Fahrtkosten (bei denen parlamentarische Höchstsätze immer behandelt wurden, als ob sie stets erreicht werden müßten!), vor einer Selbstherrlichkeit der Verwaltung von oben herab, was die Bedürfnisse des Publikums betrifft, und vor einer solchen Behandlung der 600.000 Eisenbahner, daß sie unseren staatlichen Verkehr in große Gefahr brachte. Während der letzten zwei Jahre ist im Stillen viel geschehen, um eine Bewegung innerhalb der Gesellschaften zu fördern, die praktisch auf eine Zusammenschmelzung ihrer Systeme herauskommt. Für das Parlament wird es vergeblich sein, den Versuch zu machen, irgendeine solche gegenseitige Verständigung, zu der die Gesellschaften geneigt sien sollten, zu verhindern. Das Parlament mag, wenn es das wagt, seine Zustimmung zu einer formellen Verschmelzung aller Gesellschaften in eine einzige monopolistische Verwaltung verweigern oder im öffentlichen Interesse solche Bedingungen daran zu knüpfen suchen, daß die Gesellschaften vorziehen, ihren Gesetzesvorschlag zurückzuziehen. Aber wie die Erfahrung lehrt, ist das Parlament gegen Privatabkommen machtlos. Der einfachste Ausweg, den selbst frühere Verstaatlichungsgegner jetzt für den durchweg besten zu halten beginnen, wäre, die Privatinteressen, denen wir die Herrschaft über unsere Eisenbahnen überlassen haben, aufzukaufen und eine Eisenbahnbehörde zu bilden, die kein anderes Interesse kennt, als dem Publikum Nutzen zu bringen. Die hunderttausend oder mehr Besitzer von Eisenbahnpapieren müßten eine Entschädigung für die jetzt als Dividende bezogenen 46 Millionen Pfund und den vollen Börsenwert ihrer Papiere erhalten. Keine große Anleihe oder Störung des Geldmarktes würde nötig, wenn den Besitzern einfach Staats-

Digitized by Google

schuldverschreibungen mit einem Zinssatz, der sie zu pari verkäuflich macht, in Höhe des festgestellten Wertes der Eisenbahnpapiere gegeben würden. Der Durchschnittszinssatz, den Käufer englischer Eisenbahnwerte (Schuldverschreibungen, Vorzugsaktien, Aktien usw.) erwarten und erhalten, liegt jetzt wie seit langem 1½ bis 1% über dem, den die Käufer englischer Regierungswerte erhalten, und der Krieg hat darin keinen Unterschied gemacht. Deshalb würde, trotzdem der Zinssatz auf englische Regierungspapiere auch nach dem Kriege wohl 5% sein wird (statt der 3% zur Zeit, als Gladstone 1844 sein Eisenbahnverstaatlichungsgesetz einbrachte), der Vorteil des Geschäftes — bei Annahme eines Kaufes zu Börsenpreisen — genau der bleiben, der er damals gewesen wäre, als Konsols über Pari gingen."

Kolomeaer Lokalbahnen. In der am 11. Juli 1916 abgehaltenen XXX. ordentlichen Hauptversammlung der Aktionäre wurde berichtet, daß der Betriebsabgang des Jahres 1915 K 14.866·19 beträgt. Samt dem Erfordernisse für die Verzinsung und Tilgung des Prioritätsanlehens besteht daher insgesamt ein Fehlbetrag von K 33.890·19, der durch die betriebführende Verwaltung gestundet wurde.

Die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates, Dr. Jakob Singer, Johann Graf Stadnicki und Nikolaj Ritter von Wassilko wurden wiedergewählt. Zu Revisoren wurden Jacques Schwarz und David Fischhoff und zum Ersatzmann Leo Gerö gewählt. Zum Präsidenten des Verwaltungsrates wurde Ladislaus Freiherr von Dirsztay und zum Vizepräsidenten Otto Freiherr von Czedik neuerlich berufen.

BUCHANZEIGEN.

Niederösterr. Amts-Kalender für das Jahr 1917. LII. Jahrgang. Mit Benutzung amtlicher Quellen zusammengestellt. Mit einer genealogischen Stammtafel des Hauses Habsburg-Lothringen 1780 bis 1916, den Plänen des Zuschauerraumes der Wiener Theater und einer politisch-administrativen Karte von Niederösterreich. Ladenpreis K 5, Subskriptionspreis K 4. Großoktav, 90 Bogen. Steif gebunden in Leinwandrücken.

Den ausgezeichneten, überaus reichhaltigen Kalender, dessen Inhalt dem der früheren von uns wiederholt ausführlich besprochenen Jahrgängen entspricht, können wir unseren Amtsgenossen, so wie immer, lebhaftest empfehlen. Selbstverständlich ist, daß alle Angaben nach dem neuesten Stande tunlichst bis zum Druckbeginne berichtigt, erforderlichenfalls auch ergänzt und erweitert sind.

Artarias Eisenbahnkarte von Österreich-Ungarn und den Balkanländern, Ausgabe 1917. Verlag Artaria & Co., Wien. Wenn auch die Eisenbahn-Bautätigkeit im Innern der Monarchie in Kriegszeiten sich hauptsächlich auf die Bedürfnisse des Heeres beschränkte, so zeigen namentlich die östlichen Anschlußländer — Polen und Balkan — auch heuer recht wesentliche Änderungen. Die neuen Dobrudschabahnen, welche die Nord-Südverbindung nach Bulgarien vermitteln, sind bereits enthalten — ebenso alle rumänischen Bahnen —, andererseits bringt eine eigene Beikarte von Südpolen alle für Zivilverkehr eröffneten Linien der Heeresbahnen Nord und auch die Grenze der österreichischen und deutschen Verwaltungsgebiete. Die neuen Wiener Umfahrungslinien sind leider noch nicht eingezeichnet. Ein Stationsverzeichnis von 50 Seiten enthält jede Station mit Quadrateinteilung zum Auffinden in der Karte. Die Karte ist in acht Farben sehr deutlich gedruckt, sie mißt $^{117}/_{87}$ *cm* und kostet mit Verzeichnis und Beikarten gefalzt K 3.—, auf Leinen gespannt K 6.—, als Wandkarte zwischen Stäben K 8.—.

Die Gütertarifpolitik der Eisenbahnen im [illegible]schen Reiche und in der Schweiz. [illegible] thal. Erster Teil. Verlag von [illegible] Preis M 9.

Das angezeigte Werk war als [illegible] fassenden Untersuchung über die [illegible] gaben und Ziele der Gütertarifpolitik [illegible] sowie der schweizerischen Eisenbahnen [illegible] konnte sein Vorhaben leider nicht vollständig [illegible] er zu Beginn des Krieges auf dem Felde der [illegible] auch dieser einleitende Band ist eine abgeschlossene [illegible] verdienstvolle Arbeit.

Die Schrift zerfällt in drei Abschnitte, in denen die „rechtlichen Grundlagen", die „Organe" und die [illegible] staltung der Tarifpolitik" eingehend behandelt [illegible] hält ferner einen Anhang, der aus 24 Anlagen (Gesetzen, [illegible] trägen, Geschäftsordnungen, Tariffestsetzungen usw.) [illegible] Besonders glücklich war der Gedanke, den umfangreichen in den Verhandlungsschriften der deutschen Eisenbahnen niedergelegten Stoff zu verwerten und namentlich in der Form von Beispielen, mit denen die allgemeinen Ausführungen belegt werden, weiteren Kreisen zugänglich zu machen. Mit großem Fleiße wird gezeigt, daß und wie die verschiedenartigsten volkswirtschaftlichen, technischen usw. Verhältnisse beim Aufbau der Eisenbahntarife zu berücksichtigen sind; die Fülle und die Mannigfaltigkeit der einschlägigen Fragen, die wohl nur wenige genauer kennen, muß geradezu verblüffen.

Das besprochene Werk ist österreichischen Lesern jetzt um so mehr zu empfehlen, als die Annäherung der österreichisch-ungarischen und der reichsdeutschen Gütertarife auf der Tagesordnung steht.

Sein Wert kann dem Buche voll zuerkannt werden, obgleich es von einer zu engen Auffassung des Begriffes „Tarifpolitik" ausgeht. Der Verfasser hat nämlich nur die allgemein volkswirtschaftliche Seite und Wirkung der Eisenbahntarife ins Auge gefaßt. Wenn derart ihre Bedeutung für den Reinertrag der Eisenbahnen (der „fiskalische Gesichtspunkt") ausgeschaltet wurde, so mag dies damit zusammenhängen, daß die deutschen Eisenbahnen infolge ihrer günstigen Wirtschaftslage bei den Verhandlungen, aus denen der Verfasser schöpfte, nicht selten die Rücksicht auf ihre Einnahmen in die zweite Linie stellen konnten. Ob der Krieg nicht auch hier manches ändern wird? *Dr. E. R.*

Geschäftsvormerkblätter 1917. 45. Jahrgang, k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Sie enthalten mehr als 80 nach den verschiedenartigsten Bedürfnissen eingerichtete Seiten zur Anlage von mannigfachen Tages-, Wochen-, Monats- und Jahresvormerken, für Gedenktage, Wohnungsadressen, Stundenpläne, Tagsatzungen und sonstige Geschäfte, zur Eintragung der Einnahmen und Ausgaben, einen Datumzeiger und ein Kalendarium für das Jahr 1917, Interessen-, Gehalts- und Lohnberechnungs-, Maß- und Gewichtstabellen, als Nachtrag die neuen Stempelskalen, die neuen Post-, Fernschreib- und Fernsprechtarife usw. Die vielseitige Verwendbarkeit dieser Vormerkblätter, die durch alle Buchhandlungen zum Preise von 80 h zu beziehen sind, ist allgemein anerkannt.

Die Bergstadt. Paul Kellers Monatsblätter, Bergstadtverlag Wilh. Gottl. Korn, Breslau, Preis vierteljährlich M 3.—. Aus dem reichen Inhalt des Novemberheftes seien genannt: Alfred Hadelt: „Aus der Werkstätte des Malers" mit Studien des leider vor Verdun gefallenen, hochbegabten Breslauer Malers Hans Bloch; Dr. Leopold Hirschberg: „Karl Löwe und die Bibel"; Dr. Valerian Tornius: „Die Deutsche Bücherei in Leipzig". „Vater Radetzky". Gute Bilder und Zeichnungen schmücken das Heft.

Digitized by Google

KLUBNACHRICHTEN.

Bericht über die Klubversammlung am 5. Dezember 1916.

Der Vorsitzende Exzellenz Dr. v. Wittek begrüßt die Erschienenen, darunter insbesondere Se. Exzellenz FML. von Madlé und macht sodann folgende Mitteilungen:

Seit unserer letzten Klubversammlung ist als ordentliches Mitglied beigetreten: Herr Ing. Hermann Spitzer, Zentralinspektor der Buschtiehrader Eisenbahn i. R.

Wie Sie aus den Zeitungsberichten erfahren haben, ereignete sich in der Nacht zum 1. Dezember nächst Budapest ein tief bedauerliches Eisenbahnunglück, dem zahlreiche Reisende zum Opfer fielen. Wir betrauern innigst das schwere Unheil, das die kgl. ungarischen Staatsbahnen getroffen hat und gaben von der Teilnahme unserem befreundeten ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtsklub gegenüber schriftlichen Ausdruck.

Unser Klub ist dem Reichswirtschaftsbund der Festangestellten beigetreten; nach Erfüllung einiger noch notwendiger Formalitäten wird die Anmeldung unserer Mitglieder als einzelne Genossenschaftler erfolgen können, worüber Ihnen im Klubsekretariate nähere Mitteilung gemacht werden wird. Wir sind den Herren, die sich um das Zustandekommen dieses Anschlusses bemüht haben, insbesondere Herrn Oberstaatsbahnrat Dr. Hauler, zu besonderem Danke verpflichtet (Zustimmung).

Die Inanspruchnahme unserer Einrichtung zur Abgabe von Lebensmitteln an die Klubmitglieder ist eine sehr rege. Wir bedauern nur, daß die Möglichkeit der Beschaffung dieser Artikel eine so schwierige und begrenzte ist. Die galizische Statthalterei hat unser Ansuchen vom 7. November um Bewilligung des Bezuges von Eiern aus Galizien im Hinblicke auf den gegenwärtigen Produktionsrückgang ablehnend beschieden. Um so wertvoller für uns ist es, daß es uns gelungen ist, erst jüngst eine Normalkiste Eier am Platze zu erstehen, und an die Mitglieder zur Verteilung bringen zu können. Wir danken dies der freundlichen Einflußnahme unseres Klubmitgliedes Herrn Generaldirektor Kommerzialrat Leopold Pilzer und dem Entgegenkommen der Firma A. Büschel in Wien, die uns auch für die Zukunft die Lieferung dieses so begehrten Artikels in Aussicht gestellt hat. Es sei ihnen hiefür der herzlichste Dank ausgesprochen.

Am nächsten Donnerstag veranstalten wir den ersten, infolge des tieftraurigen Ereignisses im Allerhöchsten Kaiserhause verschobenen Damentee-Abend.

Mit Rücksicht auf die allgemeine Trauer wird vorläufig von künstlerischen Darbietungen abgesehen, und wir werden uns nur auf die Arbeiten für Zwecke der Kriegsfürsorge beschränken.

Der für Dienstag, den 12. Dezember anberaumte Vortrag des Herrn k. u. k. Hauptmann Max Mangesius „Von allen vier Fronten“ muß wegen schwerer Erkrankung des Herrn Vortragenden verschoben werden. Wir wünschen ihm recht baldige Genesung, um ihn dann in unserer Mitte begrüßen zu können.

Dienstag, den 19. Dezember hält Frau Henriette Weiß unter dem Titel „Das Recht auf Gesundheit“ einen Vortrag über die Gründung von Mittelstands-Erholungsheimen, der für unsere Kreise von besonderer Wichtigkeit sein dürfte. Lichtbilder werden die Ausführungen der Vortragenden erläutern.

Heute haben wir das Vergnügen, den Vortrag des Herrn Professors Dr. Egid Filek Edlen v. Wittinghausen über „Rumänien“ zu hören. Wir sehen den Ausführungen mit um so größerer Spannung entgegen, als wir hiebei im Geiste unsere herrlichen Truppen begleiten werden, die eben jetzt durch glänzende Waffentaten die Macht und den Ruhm unserer Monarchie sowie unserer treuen Verbündeten nach Rumänien tragen.

Der Vortragende gibt an der Hand von gelungenen Lichtbildern eine fesselnde Schilderung von Land und Leuten Rumäniens. Er beschreibt eingehend den Gegensatz des tüchtigen Bauernvolkes und der von falscher westlicher Kultur übertünchten Bojaren. Ausführliche Erörterungen über Flora und Fauna des Landes bieten gleiche Anregung, wie die Besprechung von Landwirtschaft, Handel und Industrie. Der Vortragende betont wiederholt, wie der weise König Carol in richtiger Erkenntnis der Lebens- und Entwicklungsbedingungen seines Reiches den Anschluß an die Zentralmächte zu fördern suchte, in welch verdienstvoller Weise die hochbegabte Königin Elisabeth auf dem Gebiete heimischer Hausindustrie ausgestaltend wirkte. Einer Beschreibung der nach Pariser Muster lebenden Hauptstadt folgen Schilderungen der anderen größeren Siedlungen des Reiches. Zum Schlusse begleiten wir Professor v. Filek auf einer Donaufahrt durch die Dobrudscha. Tutrakan, Silistria, Cernavoda und Constanza ziehen an uns vorüber, sämtlich aus dem Siegeslaufe der ruhmvollen Vierbundarmee wohlbekannte Orte, die heute nicht mehr den Rumänen gehören. Die schwankende, unverläßliche Politik der „Rumänen“, so sagte der Vortragende, „die immer dann zu einem Kriege beitraten, wenn sie ihn schon entschieden glaubten, um leichte Beute auf Kosten anderer geschlagener Gegner zu machen, hat sich diesmal glücklicherweise gründlich verrechnet. Abgesehen von dem großen moralischen Erfolge, der sich in der Besetzung fast der ganzen Walachei und der Dobrudscha äußert, wird auch die Erbeutung großer Mengen von Getreide und Erdöl so mancher augenblicklichen Verlegenheit der Zentralmächte Abhilfe bringen. Wollen wir hoffen, daß die Erfahrungen dieses Krieges die Rumänen belehren werden, in welcher Richtung die Wege zu ihrem Heile, zu Wohlstand und gedeihlicher Entwicklung führen.“ Lebhafter Beifall folgte den spannenden Ausführungen Professors v. Filek, der sich nach den Worten des Dankes, die der Vorsitzende namens der Klubleitung an den Vortragenden richtete, erneute.

Der Schriftführer:
Dr. Leipen.

* * *

Bericht über unseren ersten Damen-Teeabend.

Am 7. Dezember versammelten sich die getreuen Damen des Klub zum neuerlichen Beginne der Tätigkeit für die Kriegsfürsorge. Als der Saal vollbesetzt war, hielt Staatsbahnrat Herr Dr. Viktor Leipen an die Anwesenden folgende Ansprache:

Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Ein erhebender Augenblick ist es, in dem wir von neuem unsere Arbeit für die Krieger im Felde und die Verwundeten aufnehmen. Bukarest, die Hauptstadt Rumäniens, ist unser! So fand schamlose Raubgier und erbärmliche Treulosigkeit wohlverdiente Vergeltung. Indem wir dankbar der tapferen Armee gedenken, die in Gemeinschaft mit den treuverbündeten Heeren in nie erlahmendem Heldenmut unsere Fahnen von Sieg zu Sieg trägt, fliegen unsere Herzen zu dem obersten Kriegsherrn, dem allverehrten, vielgeliebten jungen Kaiser und ich bitte Sie, sich mit mir in dem huldigenden Rufe zu vereinigen: Se. Majestät Kaiser Karl I. lebe hoch! hoch! hoch! (Die Anwesenden haben sich von den Sitzen erhoben und begeisterte Hochrufe durchbrausen den Saal.)

Der gegenwärtig herrschenden Landestrauer entsprechend sehen wir heute von jeder künstlerischen Darbietung ab und werden uns um so eifriger der Arbeit widmen.

Wolle, Tabak und Leinen sind zur Abgabe an die sich meldenden Damen bereit.

Ich gestatte mir Ihnen die Mitteilung zu machen, daß wir für die Überlassung der Wolle K 800 und für den Tabak K 520 Sicherstellung leisten mußten, die erst freigegeben wird, bis wir die ganze übernommene Gewichtsmenge in verarbeitetem Zustande abgeliefert haben werden. Ich bitte die Damen daher um tunlichst wirtschaftliche Gebarung mit den übernommenen Rohstoffen.

Weiter möchte ich im Auftrage unserer verehrten Präsidentin die Anregung geben, wie im Vorjahre unseren Soldaten im Felde zu Weihnachten Liebesgaben zu schicken.

Wir werden wohl aus dem Überschusse des vergangenen Jahres einige Gegenstände ankaufen — ich bitte aber die Damen auch um Spenden zu diesem Zwecke, die ich am nächsten Donnerstage, den 14. Dezember — mitzubringen bitte, an welchem Tage wir die Packung dieser Liebesgaben vornehmen wollen.

Eßwaren und gebrechliche Gegenstände sind, wie bekannt, zur Versendung nicht geeignet.

Bei der Zusammenkunft am 14. Dezember wird Baronin Meinhardt die Güte haben, uns mit einem Vortrage zu erfreuen.

Am 21. Dezember gedenken wir eine kleine Weihnachtsfeier zu veranstalten.

Also frisch ans Werk für unsere braven Soldaten!

Dieser Aufforderung entsprach die Gesellschaft und unter anregenden Gesprächen ging die Arbeit flott von statten.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Mit Ende Jänner 1917 werden die vom 1. Jänner 1915 gültige Neuauflage des Lokal-Güter-Tarifes, Teil II, vom 1. Jänner 1910 für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf den österreichischen und den im Gebiete der Länder der heiligen ungarischen Krone gelegenen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Nachtrag I hiezu sowie die vom 1. Jänner 1915 gültige Neuauflage des „Sonderheftes, enthaltend die Tarife und Tarifbestimmungen für die österreichischen Linien“ vom 1. Jänner 1910 nebst dem Nachtrag I hiezu außer Kraft gesetzt. An ihrer Stelle werden mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 Neuauflagen obgenannter Tarife in Kraft treten, mit welchen Tariferhöhungen und anderweitige Erschwerungen eintreten werden.

Mit dem Tage der Einführung dieser Neuauflagen werden die vom 1. Jänner 1910 gültigen Stationstarife für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn samt den Nachträgen I und II hiezu außer Kraft gesetzt.

An deren Stelle werden neue Stationstarife erscheinen.

Digitized by Google

Kredit. Der Weltkrieg hat auf allen Gebieten des Erwerbs- und Wirtschaftslebens so einschneidende Veränderungen hervorgerufen, daß Handel und Wandel in fast völlig veränderter Gestalt sich vollziehen. Namentlich haben die Kreditverhältnisse sich ganz wesentlich verschoben. Diese sind bedingt durch die enormen Schwierigkeiten in der Produktion, durch die Schwankungen in den Valuten aller Staaten und durch die Schwierigkeiten im Bezuge fremdländischer Roh- und Fertigstoffe. Trotz aller Schwierigkeiten, die sich im Kreditgewähren, heute, jedermann bekannt, auftürmen, hält die wohlbekannte Firma Max Eckstein, Versandhaus in Juwelen, Uhren, der Gold-, Silber- und optischen Branche Wien, I. Wildpretmarkt Nr. 5, an ihrem alten Grundsatze fest, gegen mäßige Teilzahlungen ihren Kunden und solchen, die es werden wollen, den Bezug ihrer Artikel möglich zu machen. Freilich muß auch sie den so vom Grund auf geänderten Verhältnissen Rechnung tragen und den Verkauf nach dem Einkaufe richten, was in den allermeisten Fällen eine oft mehr als 100%ige Erhöhung jener Preise bedeutet, die ihre Listen, kurz vor Ausbruch des Krieges zum letzten Male herausgegeben, aufweisen. Es wird trotzdem vielen unserer Leser angenehm sein zu erfahren, daß die genannte Firma auch weiter den Bezug gegen Teilzahlungen aufrechthält.

Schönste Weihnachtsgeschenke für Jagd- und Sportfreunde sind:

Geweihuhren, Baro- u. Thermometer aus Geweihen, Papierkörbe aus Geweihen sowie Wein-, Likör- u. Bierservice aus Geweihen. Schreibtischgarnituren, Leuchter u. Rauchgarnituren aus Geweihen, Eßbestecke, Papiermesser u. Zigarrenzwicker aus Rehstangen oder Hirschhorn, Gewehrständer,- Rechen als auch Gewehrtabletts mit Geweihdekoration usw.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

¤ Eigene Wintersportanlagen. ¤

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

Union-Bank.

In Gemäßheit des § 29 der Statuten werden die Aktionäre der Union-Bank zu einer **außerordentlichen Generalversammlung** eingeladen, welche am **20. Dezember 1916,** vormittags 11 Uhr, im Anstaltsgebäude, I. Renngasse Nr. 1, stattfindet.

Tagesordnung:

Anträge des Verwaltungsrates:

a) auf Erhöhung des Aktienkapitals,

b) auf Abänderung der bezüglichen Statutenbestimmungen.

Die stimmberechtigten Herren Aktionäre, welche an der Generalversammlung teilzunehmen wünschen wollen ihre Aktien in Gemäßheit des § 27 der Statuten spätestens am 12. Dezember d. J. erlegen, und zwar: in **Wien** bei der Liquidatur der Union-Bank und bei den anderen bekanntgegebenen Stellen.

Wien, 2. Dezember 1916. **Union-Bank.**

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 ¤ Wien X/1 ¤ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

Gegründet 1842. Gegründet 1842.

Bis Ende 1915 über 5300 Lokomotiven geliefert.

Telegramm-Adresse: **Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt.**

Telephon-Nummer 6 Wiener-Neustadt.

Actien-Gesellschaft

der

Lokomotivfabrik

vormals

G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Abteilung für Lokomotivbau:

Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart, für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen.

Abteilung für Kesselbau:

Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate, sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe.

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:

Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art. Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall.

Vorzüglichste Ausführung. ¤ Prompteste Bedienung.

In der Monarchie best eingeführtes Teilzahlunghaus der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche

liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5. K. k. hand.-ger. prot. Uhrmacher K. k. beeideter Sachverständiger

Digitized by Google

A. Fross- Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

□ Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, □
Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.
Zweigniederlassung: Prag, VII. Bubnaerstraße 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.
Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- und Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.
◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇
Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Heiz- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Brikettwerken in Dziedzitz (Österr. Schlesien).

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 9/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
□ **Turin 1911: 2 Große Preise** □

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftausdrosser Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftausdroser für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftlangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art, /49
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.244.

Schnelldreh-Revolverstahl №5% Marke: „U"

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 1. Wien, den 1. Jänner 1917. XL. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — **für das Deutsche Reich:** Ganzjährig M 12, halbjährig M 6; — **im übrigen Auslande:** Ganzjährig F 20, halbjährig F 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Ministerwechsel. — Bemerkungen über Signalgebung und Bahnzeichen. Von Ing. Hermann v. Littrow. — Die Budapester Tagung der Mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine am 11. und 12. Dezember 1916. — Technische Rundschau. Ersatzbaustoffe im Personenwagenbau. — Verschiedenes. Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Achtstundentag für die Eisenbahnangestellten in den Vereinigten Staaten. Oberbetriebsleitungen auf den preußischen Staatsbahnen. Berichtigung. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Klubversammlungen.

Dienstag, den 9. Jänner 1917, halb 7 Uhr abends, Vortrag der Frau Helene Gegenbauer über „Das befreite Siebenbürgen und seine Einwohner" mit Lichtbildern.

Dienstag, den 23. Jänner 1917, halb 7 Uhr abends, Vortrag des Herrn Ing. Hermann Ritter von Littrow über „Unsere zukünftigen Nebenbahnen und Zufuhrlinien".

Eingeführte Gäste willkommen.

* * *

Jeden Donnerstag von 5 bis 8 Uhr nachmittags im großen Saale Damen-Teeabend für Kriegsfürsorgezwecke.

Wolle für Strickarbeiten, Tabak und Hülsen für Zigaretten, Leinenstücke für Scharpie vorhanden.

Tee mit Rum oder Zitrone und Brötchen wird zum Preise von 1 Krone für die Tasse verabreicht.

Der gesamte Ertrag wird Kriegsfürsorgezwecken zugeführt.

Für künstlerische Darbietungen wird vorgesorgt.

* * *

Die P. T. Klubmitglieder werden ersucht, allfällige Rang- oder Titeländerungen sowie etwaige Unrichtigkeiten in den Mitgliedskarten oder Adreßschleifen dem Klubsekretariat behufs Richtigstellung schriftlich mitzuteilen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Ministerwechsel.

Seine Majestät der Kaiser hat folgende Handschreiben erlassen:

Lieber Generalmajor Schaible! Auf Ihre Bitte enthebe Ich Sie in Gnaden vom Amte Meines Eisenbahnministers und spreche Ihnen für Ihre vorzüglichen Dienste Meinen Dank und Meine volle Anerkennung aus. Gleichzeitig behalte Ich Mir Ihre Wiederverwendung auf einem militärischen Kommandoposten vor.

Wien, am 20. Dezember 1916.

Karl m. p.

Koerber m. p.

Lieber Dr. Freiherr v. Forster! Ich ernenne Sie zu Meinem Eisenbahnminister.

Wien, am 20. Dezember 1916.

Karl m. p.

Clam-Martinic m. p.

Infolge des durch die allgemeinen politischen Verhältnisse herbeigeführten Rücktrittes des Gesamtministeriums scheidet auch, nach einer Wirksamkeit von nur wenigen Wochen, Generalmajor Schaible von seinem Posten, auf dem er mit der vollen Energie seines Wesens zu schaffen begonnen hatte. Es ist selbstverständlich, daß die Wirkungen dieses kurzen Schaffens sich nach außen bisher nicht bemerkbar machen konnten.

Seine zur Sicherung der Verpflegung des Bedienstetenheeres und der militärischen Leistungsfähigkeit der österreichischen Eisenbahnen ins Werk gesetzten Maßnahmen werden dauernde Früchte zeitigen.

Daß sein Nachfolger Dr. Freiherr v. Forster ist, werden alle Fachleute mit aufrichtiger Freude begrüßen.

Der Klub österreichischer Eisenbahnbeamten hat in erster Linie Veranlassung, seiner Freude über die Wiederberufung seines wohlwollenden Förderers geziemenden Ausdruck zu geben.

Digitized by Google

Bemerkungen über Signalgebung und Bahnzeichen.

Von **Ing. Hermann v. Littrow.**

Die Kriegserfahrungen werden in unser Eisenbahnwesen einige Änderungen bringen. Hiebei könnten auch verschiedene alte Wünsche des Betriebsmannes in bezug auf Signalgebung Berücksichtigung finden, weshalb es jetzt gerade besonders an der Zeit scheint vorhandene ältere Bedenken zu besprechen. Da ist vor allem die Sichtbarkeit der Signale zu erwähnen. Bekanntlich fahren wir in Österreich auf den meisten Linien seit Jahren links und sind im Begriffe zum Rechtsfahren überzugehen. Der Lokomotivführer steht bei uns auf allen Lokomotiven rechts und unsere Flügelsignale (Semaphoren) zeigen auch auf allen Linien nach rechts, das heißt von dem fahrenden Zuge aus gesehen ist jener Flügel als gültiges Signal zu betrachten, der dem rechten Arm des Menschen entspricht. In dieser Hinsicht unterscheiden wir uns auf den meisten älteren Doppelbahnen von allen anderen Staaten, da sonst der dem rechten Arme entsprechende Signalarm bei Rechtsfahren, der dem linken Arme entsprechende bei Linksfahren Giltigkeit hat. Unsere neue Signalordnung ist also gewissermaßen der Fahrvorschrift das rechte Gleis zu benutzen, die erst vor wenigen Jahren geschaffen wurde, vorausgeeilt. Wir sind durch dieses glückliche, wohlgewollte Zusammentreffen davor bewahrt zu Kunststücken zu greifen, welche anderswo in der Not gemacht wurden, aber nicht zu vollem Erfolge führen dürften. In England wird beispielsweise links gefahren, die Signalflügel entsprechen dem linken Menschenarm, aber der Lokomotivführer steht wie bei uns rechts, nur die London Nordwestbahn und einige kleinere Linien haben den Führerstand links angeordnet, um den Lokomotivführer auch ohne Signalbrücken zu bauen seinem gültigen Signalflügel näher zu bringen und derart zu vermeiden, daß der Rauch aus einer rechts vorbeifahrenden Lokomotive ihm die Signalstellung verdecke. In Frankreich und Belgien hat man etwa seit 1899 dieselbe Lösung gewählt, indem bei neuen Streckenlokomotiven der Führerstand links angeordnet wurde, weil in Frankreich, wie in England, auf den Bahnen (nicht auf den Straßen) links gefahren wird. Hiedurch ist aber der Übelstand entstanden, daß man, um ein recht deutliches Handsignal zu geben, eigentlich erst überlegen müßte, ob man eine alte oder eine neue Lokomotive vor sich hat oder bei Doppelbespannung gar ein Paar Lokomotiven mit verschiedenen Führerstellungen. Dagegen wird der Erkennbarkeit der Signalstellung auf der Strecke in diesen drei Ländern besondere Sorgfalt zugewendet. Der Signalflügel hebt sich ein wenig besser als bei uns vom Hintergrund ab, da selber einfärbig rot mit einem weißen Quadrat bemalt ist. Die Stellung dieses Quadrats gegenüber dem ebenfalls weiß gestrichenen Flügeldrehpunkt ist leicht erkennbar, besonders aber in England, weil dort das Signal freie Fahrt durch Senkung des Flügels gleich unserer Langsamstellung gegeben wird. Der Hauptvorteil des englischen Signalarms liegt jedoch aber darin, daß er ausnahmslos eine volle Fläche ohne Windschlitze bildet und daher auch bei unsichtigem Wetter ein scharfes Bild ergibt. Die Ausnehmungen gegen übermäßigen Winddruck weglassen zu können erreicht man in England dadurch, daß man die Flügel aus leichten Brettchen herstellt, die bei zu starkem Winde abbrechen. Gebrochene Flügel gelten als fehlende Signale und bedeuten, wie bei uns, „H a l t“. Bei Nacht und unsichtigem (Nebel-) Wetter ist in England ein solcher Flügelbruch wirkungslos, weil die Gläserblende aus E i s e n mit dem Stellwerk in Verbindung bleibt, auch wenn der Flügel abgerissen wird. Überdies wird zur Erhöhung der Sichtbarkeit von Signalen noch sehr häufig von künstlichen Hintergründen aus mit Weißkalk gestrichenen Latten Gebrauch gemacht, fast ebenso oft von Verlängerung oder Verkürzung der normalen Signalmasthöhe, um einen günstigen Hintergrund zu erzielen. Ein weiterer Übelstand unserer Signalisierung ist der Umstand, daß das blaue örtliche Haltsignal nur in Gleismitte nicht neben dem Gleis gegeben werden darf. Es ist daher dem Lokomotivführer in Stock- und Hallengleisen nicht möglich, bis an dieses Signal heranzufahren, weil bei den modernen Lokomotiven mit hochliegendem Kessel, dieser das blaue Signal gerade dann verdeckt, wenn dessen Sichtbarkeit am Nötigsten wäre. Der Lokomotivführer fährt daher in Hallengleise nie ganz vor und läßt somit oft unnötigerweise ein oder mehrere Wagen außerhalb der Halle im Regen stehen. Dasselbe blaue Signallicht benutzt der Postschaffner. Da nun aber die österreichischen Postwagen im Gegensatze beispielsweise zu den ungarischen, dermalen noch Laufbretter haben und somit etwas schmäler sind als andere Wagen, ist das an der Innenseite der Flügeltüre befestigte blaue Signal von der Lokomotive kaum sichtbar, ebensowenig vom Dienstwagen aus, der gewöhnliche Breite hat. Einen weiteren Unterschied zwischen unseren Signalen und den englisch-französischen bildet der Ton der roten Anstrichfarbe. Wir verwenden regelmäßig das leuchtende dabei sehr teuere und nicht sehr lang der Witterung widerstehende sogenannte Signalrot, eine Zinnoberfarbe, leider mitunter statt derselben ein recht billiges und schlechtes Ersatzmittel, das sehr bald nahezu weiß wird, während in England und Frankreich das haltbare aber stumpfe und dabei billige Engelrot Verwendung findet. In Deutschland ist übrigens noch der Signalmast von Höhenmeter zu Höhenmeter verschieden, meist schwarz und weiß gestrichen, um das Auge auf ihn zu lenken, während bei uns dieser wechselnde Anstrich nur erlaubt, nicht aber vorgeschrieben ist. Zu diesem Wechselanstrich wird übrigens bei uns, wenn er überhaupt durchgeführt wird, meist auch das teuere Signalrot verwendet, obgleich das Engelrot vollkommen genügend wäre, wenn man schon nicht, wie bei den Sperrbäumen der Wegschranken Schwarz statt Rot verwenden will. Eine zu versteckte Rolle spielt auch bei uns das Zeichen für die Verschubgrenze, ein weißer Pflock mit schwarzer oder blauer Haube von etwa Meterhöhe. Da dieses Zeichen nicht genau an den Platz gebunden ist und nicht beleuchtet wird, so könnte es durch ein besser sichtbares Zeichen, zum Beispiel eine dreieckige Scheibe in etwa 2 *m* Höhe, an der nächsten

Digitized by Google

ÖSTERREICHISCHE
EISENBAHN-ZEITUNG

ZEITSCHRIFT DES KLUB ÖSTERREICHISCHER EISENBAHN- UND SCHIFFAHRTSBEAMTEN.

ZEITUNGS-AUSSCHUSS:

OBMANN:

AUGUST RITTER VON LOEHR
K. K. HOFRAT.

OBMANN-STELLVERTRETER:

DR. KARL HAULER
OBERSTAATSBAHNRAT.

DR. ANDREAS BOGDAN
OBERSANITÄTSRAT.

FRIEDRICH VON CSATARY
K. HOFRAT, GENERALDIREKTOR DER ERSTEN K. K. PRIV. DONAU-DAMPFSCHIFFAHRTS-GESELLSCHAFT.

JOSEF FLEISCHNER
INSPEKTOR IM K. K. EISENBAHN-MINISTERIUM.

DR. FRANZ HILSCHER
K. K REGIERUNGSRAT.
OBERSTAATSBAHNRAT IM K. K. EISENBAHN-MINISTERIUM.

ADALBERT MERTA VON MÄHRENTREU
INSPEKTOR DER K. K. ÖSTERR. STAATSBAHNEN i. P.

MAXIMILIAN TAUSSIG
INSPEKTOR IM K. K. EISENBAHNMINISTERIUM.

FÜR DIE SCHRIFTLEITUNG VERANTWORTLICH:

DR. FRANZ HILSCHER.

XL. JAHRGANG.

WIEN 1917.

HERAUSGEGEBEN UND VERLEGT VOM KLUB ÖSTERREICHISCHER EISENBAHN- UND SCHIFFAHRTSBEAMTEN.

DRUCK VON R. SPIES & Co.

Digitized by Google

Digitized by Google

INHALTS-VERZEICHNIS.

Die nach der Titelangabe stehenden Zahlen bedeuten die Seitenanzahl dieses Bandes.

I. Abhandlungen.

Beförderung von Gütern auf den städtischen Straßenbahnen der Gemeinde Wien. Von Dr. Emil Weinberg. 145.
Bemerkungen über Signalgebung und Bahnzeichen. Von Ing. Hermann v. Littrow. 2.
Berechnung der Dienstzeit im Kriege. Von Dr. W. Kowarz. 89.
Eisenbahnzüge in Gefahr. Von G. Ramsauer. Inspektor der k. k. St. B. i. R. 61.
Erholungsheim für Eisenbahner. Von Max Stein. 253.
Fahrpark, Der, der österreichischen Staatsbahnen in verwaltungstechnischer Beziehung. Von Ing. H. v. Littrow. 181, 191, 231.
Gölsdorf und der neuzeitliche österreichische Lokomotivbau. Von Dr. techn. R. Sanzin 74, 86.
Klubjubiläum. Zum. 201.
Krieg. Der, und die österreichischen Privatlokalbahnen. Von Ing. F. Haller-Neutitschein. 76.
Ministerwechsel. 1, 127, 171.
Neuregelung der österreichischen Krankenversicherung mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnkrankenkassen. 49, 93, 117, 137, 161.
Orientierungssignale. Von Wilhelm Prokov. 39, 51.
Schnellbahnen. Wiener städtische. Von Emil Rank. 104.
„Sommerzeit". Bemerkungen zur. Von Alois Seifert. 29.
Sprachreinheit und Sprachrichtigkeit im Eisenbahndienste. Von Dr. Franz Hilscher. 19, 128.
Vereinheitlichung der deutschen, österreichischen und ungarischen Eisenbahntarife. Von Dr. Emil Riesenfeld. 243.
Verkehrssteuern. Die neuen, und Tariferhöhungen in Österreich. 153, 172.
Versorgung von Hinterbliebenen im Kriege Gefallener. 11.

II. Vorträge.

Alkohol und Verkehrswesen. Von Dr. Max Josef Metzger, Hauptleiter der Kreuzbündniszentrale in Graz. 140, 148, 164.
Eisenbahn und Kraftwagen. Von k. k. Regierungsrat Leopold Ritter v. Stockert. 106, 120.
Freiheit oder Zwang im Wirtschaftsleben der Zukunft. Von Dr. Karl Přibram, k. k. a. o. Universitätsprofessor. 32.

III. Kleinere Abhandlungen.

Eisenbahn und Kraftwagen. 183.
Eisenbahn, Von der, und den Eisenbahnern im Kriege. Von Geheimen Rat Dr. Zdenko Freiherr v. Forster, k. k. Eisenbahnminister a. D. 156.
Ereignung im Verkehre. Eine Entscheidung, mitgeteilt von Dr. Wilhelm Kowarz. 41.
Mitteleuropäischer Wirtschaftsvereine. Die Budapester Tagung der, am 11. und 12. Dezember 1916. 4.
Russische Bahnen in deutscher Verwaltung. 63.
Sprachenfrage. Regelung der, bei den schweizerischen Bundesbahnen. Von Dr. Emil Weinberg. 130.
Sprachreinheit und Sprachrichtigkeit im Eisenbahndienste. 53, 65.
Statistik der Eisenbahnen Mitteleuropas nach dem Kriege. Von Karl Liebscher, Inspektor der A. T. E. 97, 174.
Verkehrsaufgaben Berlins. Die großen, und ihre Durchführung während des Krieges. 78.
Wohnungsfürsorge. Von Robert Seelig, Architekt. 228.

IV. Nachrufe.

Hofrat Rudolf Ritter **Grimus v. Grimburg** †. 43
K. k. Sektionschef Dr. Max Freiherr v. **Buschmann** †. 99.
Ministerialrat Dr. **Kolisko** †. 173.
FML. Johann Ritter v. **Löbl** †. 234.
Hofrat August Ritter v. **Lochr** †. 246.

V. Technische Rundschau.

Automatische Kupplung von Eisenbahnfahrzeugen. 143.
Eiserne Personenwagen in Deutschland. 143.
Ersatzbaustoffe im Personenwagenbau. 6.
Lokomotivförderkrane. 79.
Schiebebühne. Elektrische. 229.
Selbsttätige Vorrichtung zum Aus- und Einladen der Post vom fahrenden Zuge aus. 127.
Steinkohlengas zur Beleuchtung der Züge, Verwendung von. 80.
Trockenlegung von Eisenbahntunneln. 34.
Versuchszug für elektrischen Betrieb. 65.

VI. Schiffahrt.

Arbeitsausschuß. Ein österreichischer, für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Donau—Elbe—Oder. 15, 66, 123, 227.
Ausbau des Donau—Main—Rheinkanales 176.
Ausbau der Oder. 81.
Ausgestaltung der oberen österreichischen Donau und die Herstellung einer Wasserstraße zwischen der Moldau und Donau über Budweis nach Linz. — Denkschrift der Handels- und Gewerbekammer in Linz. 124.
Ausnutzung der Binnenschiffahrtswege in Deutschland. 44.
Belgische Binnenschiffahrtsfragen. 167.
Binnenschiffahrt. Fachausschuß für. 246.
— in Deutschland. Amtliche Regelung. 176, 237.
Bulgarische Dampfschiffahrtsgesellschaft, Errichtung einer. 124.
Donau-Oder-Elbe-Kanal. 80.
Donauschiffahrtsgesellschaft, Eine deutsche. 159.
Eilgüterdampferverkehr auf dem Rhein. 24.
Elbeschiffahrt und ihre Fortsetzung zur Donau. 13.
Geschichte und Entwürfe der österreichischen Wasserstraßen. Von Dr. Ing. Heinrich Goldemund. 225, 235, 256.
Großschiffahrtsstraßen, Zum Bau der deutschen. 127.
Hafenbaupläne. Große, für Wien. 133.
Hafen, Ein neuer in Konstantinopel. 67.
Handelsseeschiffahrt. Förderung unserer. 227.
Kanalbauamt. Ein bayrisches. 134.
Kanalisierung des Mains. 80.
Kanalvorlage, Die bayrische. 54.
Kanäle, Die größten. 82.
Kriegsorganisation der Oderschiffahrt. 45.
Leistungsfähigkeit von Eisenbahnen und Wasserstraßen. 159.
Memelstrom. Schiffahrt auf dem. 90.
Memeler Hafen, Ausbau des. 144.
Nordsee—Weser—Werra—Main—Donau. 90.
Oberösterreichische Donau als Großschiffahrtsstraße, Ausbau der. 123.
Paris als Seehafen. 151.
Seeschiffahrt ins Innere Schwedens. 24.
Schiffahrtskanal Donau—Main—Rhein. 45.
Schiffahrtsmuseum in Rotterdam. 45.
Schiffahrtsunternehmen, Ein neues großes italienisches. 188.
Schiffbarmachung des Inn. 144.
— des Oberrheins von Straßburg bis zum Bodensee. 133, 144.
Schiffverkehr im Panamakanal. 158.
Sonderverkehr der Elbeschiffahrtsgesellschaften. 150.
Süddeutsche Eisenbahn- und Wasserstraßenpläne. 166.
Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein Donau und Neckar. 16.
Trollhättakanales, Eröffnung des. 159.
Ungarische Wasserstraßen und Hafenbaupläne. 144.
Vereinheitlichung der Schiffbauteile. 158.
Verweisung von Güterverkehr auf den Wasserweg in Deutschland. 150.
Wasserstraße Donau—Rhein. 66.
Wasserstraßen, Österreichische. 197.
Wasserstraßenpolitik. Deutsche. 81.
Wasserstraßentag in Wien, Österreichischer. 90, 132, 184, 193.
Weichselschiffahrtvereine. 166.
Wirtschaftliche Vereinigung der österreichischen Seeschiffahrt. 158.

VII. Verschiedenes.

Achtstundentag für die Eisenbahnangestellten in den Vereinigten Staaten. 7.
Anerkennung des Armeeoberkommandos für die Leistungen der Eisenbahner während der elften Isonzoschlacht. 177.
—, Kaiserliche, der Leistungen unserer Eisenbahner während des Aufmarsches gegen Italien. 247.
Änderungen im Personenzugverkehre der k. k. Staatsbahnen. 177.
Aufhebung von Ausnahmetarifen der österreichischen Staatsbahnen. 161.
Auszeichnung von Angehörigen der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. 6, 45, 67, 160, 228, 247.
Bau des dritten Gleises der Nordbahndirektion. 100.
Besoldungserhöhungsgebühr und Ruhegenuß. 100.
Behandlung der Bediensteten in der Kriegszeit. 168.
Betriebsergebnisse der Reichenberg, Gablonz, Tannwalder Eisenbahn im Jahre 1916. 161.
Bukowinaer Lokalbahn. 135.
Doktorjubiläum, Goldenes, Sr. Exzellenz Dr. Heinrich Ritter v. Wittek. 167.
Eisenbahnen, Die deutschen, im Jahre 1915. 55.

Digitized by Google

Einnahmen und Verzinsung der preußischen Eisenbahnen im Jahre 1915. 92.
– der kgl. ungarischen Staatsbahnen im April 1917. 125.
– – österreichischen Staatsbahnen. 249.
Einschränkung des Personenverkehres auf den Eisenbahnen. 36.
Eisenbahn Lemberg–Belzec. 113.
Eisenbahnen. Die deutschen, im Kriege. 128.
–. Die Schweizer, im Jahre 1915. 136.
Eisenbahnwesen in der Türkei. 146
Eisenbahngüterverkehr von Fiume. 177.
Eisenbahnen und die sogenannten Hamsterfahrten. 198.
Ergebnisse der argentinischen Eisenbahn. 101.
Erprobung der Kunze-Knorr-Bremse. 198.
Erziehungsbeiträge für Waisen, die als Einjährigfreiwillige in Kriegsgefangenschaft geraten sind. 134.
Förderung der Personalküchen durch die Staatseisenbahnverwaltung. 168.
– des Eisenbahnverkehres. 67.
Frachtberechnung bei Verkehrsstörungen. 135.
Gebührenerhebung für Anweisungen des Empfängers in Deutschland. 82.
Gebühren zum Militärdienst eingerückter Zivilstaatsbediensteter. 177.
Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten. 55, 82, 91, 229, 239, 250.
Glückwunsch des ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtsklubs an die Klubleitung. 168.
Güterverkehr. Neuerungen im. 100.
Hamm–Hannover. Die größte viergleisige Bahn. 169.
Kaschau-Oderberger Bahn. 25.
Kleingartenwesens. Ausgestaltung des, und Förderung der Kleintierzucht im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung. 179.
Kochkisten zur Versorgung der Streckenarbeiter der k. k. Staatsbahnen. 36.
Krankenversicherung der österreichischen Eisenbahner. 112.
Kaukasusbahn. Eine neue. 145.
Lebensmittelversorgung der Eisenbahnbediensteten. Regelung der. 188.
Lehrlingswesen der preußisch-hessischen Staatseisenbahn-Verwaltung. 25.
Leistungen der Eisenbahner während der 10. Isonzoschlacht. 145.
– – in Ostgalizien und der Bukowina. 197.
Maritzazug in Sofia. Der erste. 25
Maßnahmen für den raschen Wagenumlauf im Kohlenverkehre. 91.
Neubauten auf der Nordbahn. 260.
Oberbetriebsleitungen auf den preußischen Staatsbahnen. 7.
– bei den bayrischen Staatsbahnen. 159.
Personalküchen der Eisenbahnen sind keine gewerbemäßigen Betriebe. 113.
Personalnachrichten. Klubmitglieder, betreff. 7, 67, 82, 91, 112, 134, 145, 160, 177, 197, 228, 239, 260.
Sanatorium für die Bediensteten der österreichischen Eisenbahnen. 247.
Schlafwagen. Neue. 169.
Sommerzeit 1917. Einführung der. 82.
Staatsbahnen. Die österreichischen, im Staatsvoranschlage. 239.
Straßenbahntunnel. Unter den Linden in Berlin. 45.
Telegraphen- und Fernsprechwesen, Das österreichische, im Jahre 1914. 14.
Torffeuerung für Lokomotiven in Schweden. 82.
Vereinswagenübereinkommens. Die wesentlichen Änderungen des I. Nachtrages zum. 68.
Verkehrswesen im österreichisch-ungarischen Heeresverwaltungsgebiete in Polen. 126.
Verkehr der kgl. ungarischen Staatsbahnen im dritten Kriegswinter. 16.
Verkehrsministeriums. Zuständigkeit des bayrischen. 145.
Verlust von Gepäckstücken. 101.
Vermehrung der Beamtenstellen bei den preußischen Staatsbahnen. 25.
Verstaatlichung der Privatbahnen. Fortsetzung der. 260.
Vorsorgen für den Milchverkehr nach Wien im Sommer 1917. 113.
Versorgung der Eisenbahner mit Brennstoff. 197.
– – Eisenbahnbediensteten mit Lebensmitteln. 248.
Verteuerung des Reiseverkehrs in Deutschland. 229.
Wirtschaftsgruppen bei den k. k. Staatsbahndirektionen. 189.
Zahl der Beamten und Arbeiter, Löhne und Lebensverhältnisse der Arbeiter der preußisch-hessischen Staatsbahnen 1915. 135.
Zivilgüterverkehr nach Bulgarien, Mazedonien und der Türkei. 45.
– mit Mazedonien. Beschränkter. 151.

VIII. Buchbesprechungen.

Aktiennominale. Das. Von Dr. H. Schreiber und Dr. v. Hofmannsthal. 179.
Amtskalender. Niederösterreichischer 1917. 83, 261.
Annäherung zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn im Eisenbahndienst. Von Dr. A. v. d. Leyen. 25.
„Bagdad-Babylon-Ninive". Von Sven Hedin. 261.
Bergstadt. Die. Herausgegeben von Paul Keller. 25, 114, 189, 261.
Bericht, Summarischer, der Handels- und Gewerbekammer in Brünn. 146.
Compass. 50 Jahre. 83.
Donau-Jahrbuch. Von Julius Seress. 136.
Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Abhandlungen. 79, 250.
Europäische Krieg und der Weltkrieg. Von A. Henneberg. 152.
Gebühren und Abgaben im Eisenbahnverkehr. Von Dr. J. Maschek. 119.
Geländekunde und Kartenlesen. 69.
Geländezeichnen nach der Natur. 56.
Kartographische und schulgeographische Zeitschrift. 114.
Kaiser Karl im Bilde. 56.
Kriegsstammbuch der Stadt Wien. 261.
Kursbuch, Österreichisches. 137.
Rechtssätze des Verwaltungsgerichtshofes in Unterhaltssachen. Von Exzellenz Dr. H. v. Wittek und Dr. Fr. Frey. 45.
Sachwert und Ertragwert. Von C. H. Goedecke. 161.
Telephon- und Telegraphendienstes, Handbuch des. Von E. Mayer. 127.
Wasserstraßentag, Österreichischer, in Wien am 20. und 21. Juni 1917. 240.
Zeitschriften-Literatur, Jahrbuch der Technischen, (Technischer Index). Von Heinrich Rieser. 83.

IX. Verfasser.

Forster, Dr. Zdenko, Freiherr v., k. k. Eisenbahnminister a. D. Von den Eisenbahnen und den Eisenbahnern im Kriege. 156.
Goldemund, Dr. Ing. Heinrich. Geschichte und Entwürfe der österreichischen Wasserstraßen. 225, 235.
Guisolan Emil. Nachruf auf Hofrat R. Ritter Grimus v. Grimburg. 43.
Haller, Ing. F., Neutitschein. Der Krieg und die österreichischen Privatlokalbahnen. 76.
Hilscher, Dr. Franz. Sprachreinheit und Sprachrichtigkeit im Eisenbahndienste. 19, 128.
Kowarz, Dr. Wilh. Ereignung im Verkehre. 41.
– Berechnung der Dienstzeit im Kriege. 89.
Liebscher Karl, Inspektor der A. T. E. Die Statistik der Eisenbahnen Mitteleuropas nach dem Kriege. 97, 174.
Littrow, Hermann v., Ing. Bemerkungen über Signalgebung und Bahnzeichen. 2.
– Der Fahrpark der österreichischen Staatsbahnen in verwaltungstechnischer Beziehung. 181, 191, 231.
Lorenz, Inspektor der k. k. Staatsbahnen. Buchbesprechung. 128.
Metzger, Dr. Max Josef, Hauptleiter der Kreuzbündniszentrale in Graz. Alkohol und Verkehrswesen. 140, 148, 164.
Pfibram, Dr. Karl, k. k. a. ö. Universitätsprofessor. Freiheit oder Zwang im Wirtschaftsleben der Zukunft. 32.
Prokov, Berlin-Charlottenburg. Orientierungssignale. 39, 51.
Ramsauer Franz, Inspektor der k. k. Staatsbahnen i. P. Eisenbahnzüge in Gefahr. 61.
Rank Emil, Die Wiener städtischen Straßenbahnen. 104.
Riesenfeld, Dr. Emil. Vereinheitlichung der deutschen, österreichischen und ungarischen Eisenbahntarife. 243.
Sanzin, Dr. tech. R. Sektionschef Dr. e. h. Karl Gölsdorf und der neuzeitliche österreichische Lokomotivbau. 74, 86.
Seelig Robert, Architekt. Wohnungsfürsorge. 228.
Seifert Alois, k. k. Regierungsrat. Bemerkungen zur Sommerzeit. 29.
Stein Max (Wien-Nordbahn). Erholungsheim für Eisenbahner. 253.
Stockert Leopold, Ritter v., k. k. Regierungsrat. Eisenbahn und Kraftwagen. 104, 120.
Weinberg, Dr. Emil. Die Regelung der Sprachenfrage bei den schweizerischen Bundesbahnen. 130.
– Die Beförderung von Gütern auf den städtischen Straßenbahnen der Gemeinde Wien. 145.
Wittek, Dr. Heinrich Ritter v., k. u. k. Geheimer Rat, k. k. Eisenbahnminister a. D., Mitglied des Herrenhauses. Wechselbeziehungen zwischen Eisenbahn und Schiffahrt. 184, 193.
– Zum Klubjubiläum. 201.

X. Klubnachrichten.

Bericht über die Klubversammlung vom 19. Dezember 1916. 7.
– über die Klubversammlung vom 23. Jänner 1917. 26.
– über die Klubversammlung vom 6. Februar 1917. 36.
– über den Demonstrationsabend vom 13. Februar 1917. 57.
– über die Klubversammlung vom 27. März 1917. 84.
– über die Klubversammlung vom 17. April 1917. 92.
– über die Klubversammlung vom 18. April 1917. 92.
– über die Klubversammlung vom 24. April 1917. 102.
– über die Klubversammlung vom 8. Mai 1917. 117.
– über die Klubversammlung vom 20. November 1917. 250.
— über die Klubversammlung vom 4. Dezember 1917. 261.
Unsere Damen-Teeabende. 7, 26, 45, 84, 93, 102, 117, 262.
Verteilung von Lebensmitteln. 250.
Veränderungen im Stande der Klubmitglieder. 9, 69, 137, 189, 230.
Neue Begünstigungen. 37, 189, 198, 199, 230, 250, 262.
Spendenverzeichnis. 46, 57, 118, 128.
Wählerversammlung. 103.
Hauptversammlung. 93, 114.
Zusammensetzung des Komitees 1917/1918. 118.

Digitized by Google

Telegraphensäule ersetzt werden. Diese Säulen sind zwar Eigentum der Staatstelegraphenverwaltung, sie sind aber auf Kosten der Bahn hergestellt, ihre Mitbenutzung wäre daher zu solchem Zwecke möglich, um so mehr als ein Dreieckzeichen aus Eisenblech keine Wiederherstellungsarbeiten bedarf, ja nicht einmal Anstricherneuerung, weil es durch seine Form allein genügend wirkt. Ein weiteres Bahnzeichen, das seit alten Zeiten ungeändert besteht, ist die Grenzmarke (das Polizeiholz). Es bildet bei Nacht, da es aus dem Boden hervorragt und unbeleuchtet ist, für die Eisenbahnbediensteten geradezu eine Gefahr. In Deutschland werden statt desselben seit Jahren emaillierte sechseckige, weißrote Prismen verwendet, die an die Schienen geschraubt sind, denselben Zweck erfüllen, aber nicht Ursache zum Stolpern geben und überdies ohne fortwährend erneuerten Anstrich gut sichtbar bleiben. Eine Kleinigkeit, die bei uns mitunter von Bahnwächtern hergestellt wird, aber in der Signalordnung nicht vorkommt, ist die Bezeichnung der Signalstellung nächst der Wohnungstüre des Wächters durch am Drahtzug aufgehängte Gegenstände, weiße Scheibchen oder ähnliches. Eine solche Signalwiederholung ist recht gut, da sie den Wächter daran gewöhnt, die Stellung seines Hauptsignales beim Heraustreten ins Freie zu beobachten; sie kostet fast nichts und erscheint besonders bei im Bogen liegenden Einfahrten, welche die Sichtbarkeit des Rücklichtes sehr erschweren sowie in Gegenden, die unter stärkeren Morgennebeln leiden, ersprießlich. Zu erwähnen wäre noch das Folge- und Gegenzugsignal bei Tageslicht. Dasselbe ist entgegengesetzt den Grundsätzen unserer Signalisierung nicht ein Form-, sondern nur ein Farbensignal, ein Pufferüberzug. Es ist ja gewiß für den Schlußbremser (Stockmann) bequemer, diese Signale zusammengerollt in die Tasche zu stecken, als zwei Scheiben zu tragen. Es wäre aber recht leicht möglich, die Schlußlaterne mit einem Einschubfache für die Signalscheiben zu versehen, die ähnlich wie die Gläsertasche der Lokomotivsignallaterne auszubilden wäre. Die Folgezugscheiben ohne Rand würden in selber untergebracht, so daß sie der Träger nicht unangenehm empfinden würde. Die Scheiben bekämen einen längeren Haken, mit dem sie bei Verwendung entweder in die Verschieberhandgriffe oder bei älteren Wagen in die Notkettenkloben gehängt würden. Übrigens sollte dieses Signal verbindlich für Straßenbahnen derart abgeändert werden, daß statt desselben eine große Scheibe auf der vorderen Stirnwand und ein besonderes Licht geführt würde, wenn ein Zug auf eingleisiger Bahn doppelt geführt wird. Ein solches Signal ist so notwendig, daß es von den meisten Kleinbahnen bereits in irgend einer Weise eingeführt ist, trotzdem hiefür keinerlei Vorschrift besteht. Auch das Stabsystem, das manche Kleinbahnen benutzen müssen, sollte offizielle Anerkennung finden, indem eine bestimmte Form für den Stab vorgeschrieben würde, vielleicht in der Art, daß auf der vorderen Brustwehr ein blechernes, verschiedenfarbiges S aufgehängt würde. Hiemit würde vermieden, daß manche Bahnen, wie zum Beispiel die Triester Tramway, einen gewöhnlichen alten Eisenhaken als Zugstab verwenden, der von den Reisenden für raumbeengender Abfall angesehen und zur Seite geworfen wird. Ein solches wirkliches Signalgebilde würde überdies unter dem Schutze der gesetzlichen Strafe stehen und nicht, wie dies mitunte vorkommt, wenn es an der Haltestellentafel hängt, von übermütigen Jungen skrupellos enttragen werden. Zum Schlusse mag noch die Zugschlußlaterne erwähnt werden, die in Österreich abweichend von anderen Staaten auch unbeleuchtet, gleich den beiden Ausschlag-(Oberwagen-)Laternen einen Signalbegriff darstellt. Die Schlußlaterne wird mittels eines Hakens an einer Lasche aufgehängt, die alle österreichischen und ungarischen Bremswagen an den Stirnseiten tragen. Neuester Zeit erhalten auch neubeschaffte Wagen ohne Bremse der österreichischen Staatsbahnen diese Lasche, die aber an den Wagen der übrigen Verwaltungen fehlt. Die österreichische Schlußlaterne wird daher bei solchen Wagen, so gut es gehen will, mit dem Handgriff auf den Zughaken gehängt, wohin sie gar nicht paßt und daher immer schief hängt. Dieser Umstand hat den Bruch vieler Tausende Rubinglasscheiben und Lampenzylinder verursacht. Hier ist also Abhilfe recht nötig, welche darin bestehen könnte, daß der Handgriff der Laterne der Form des Zughakens schraubklammerartig angepaßt würde. Noch besser wäre es, den Handgriff wie bei den Laternen im Deutschen Reiche, so zu formen, daß er an den Pufferstößer angeklammert werden kann. Es würde dann das Aufhängen am Zughaken nur mehr bei Wagen notwendig werden, welche ungewöhnlich starke (hohle) Pufferstößer haben, wie die älteren Wagen der österreichischen Nordbahn, der Theißbahn und der belgischen Staatsbahnen. Durch solche Maßnahmen könnten leicht jährlich einige Tausend Kronen gespart werden. Das schöne gleichseitige Dreieck, das jetzt die drei roten Lichter am Zugschluß bilden, würde durch eine solche Anordnung zwar etwas gestört, was aber wohl, wie in Deutschland, kein ernstliches Bedenken gegen diese Maßnahme sein kann. Übrigens würde es sich empfehlen, auch dem Rücklicht der Ausschlaglaternen, welches jetzt farblos ist, eine Farbe, etwa Grün, wie in Deutschland, zu geben. Es ist nämlich jetzt bei Ausfahrt langer Güterzüge aus gut beleuchteten Bahnhöfen sehr schwer möglich, von der Lokomotive aus das eigene Ausschlaglicht von gewöhnlichen Platzlaternen zu unterscheiden, das heißt festzustellen, ob man wirklich seinen ganzen Zug mitführt. Bei Personenzügen ist das Rücklicht bedeutungslos geworden, seit es bei den breiten Wagen auf das Dach verlegt werden mußte und infolgedessen von der Lokomotive aus kaum mehr sichtbar ist. Übrigens hat das Rücklicht auch seit Einführung der selbsttätigen, bezw. durchgehenden Bremse bei Personenzügen an Bedeutung eingebüßt. Anhangsweise mag noch erwähnt werden, daß auch unsere Fahrvorschrift einer kleinen Richtigstellung bedarf. Während des Krieges wurde nämlich das Linksfahren auf der Straße in allen Kronländern obligatorisch eingeführt. Reine Straßenbahnen, wie die Triester Tramway, haben sich bereits behelfsmäßig, ohne die Umkehrweichen zu wenden, dieser Vorschrift angepaßt. Es

Digitized by Google

sollte nun auch die Fahrvorschrift aller Kleinbahnen, welche teilweise Straßen benutzen, von Rechts- auf Linksfahren geändert werden. Hiedurch würden gefährliche Anomalien beseitigt. Beispielsweise fährt dermalen die elektrische Bahn Wien—Baden von der Philadelphiabrücke an rechts, benutzt aber in Perchtoldsdorf ein Stück Straße, auf der das Fuhrwerk links, also gerade entgegengesetzt verkehrt. Glücklicherweise wird dieses Straßenstück dermalen sehr wenig von Fuhrwerk befahren.

Traun, Oberösterreich, im November 1916.

Die Budapester Tagung der Mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine am 11. und 12. Dezember 1916.

Der diesmaligen Zusammenkunft der Vorstandsmitglieder und Abgeordneten der Mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine von Österreich, Ungarn und Deutschland kommt auch für unseren Berufskreis — das Verkehrswesen — eine ganz besondere Bedeutung zu. Bei dieser Tagung wurden nicht nur die Richtlinien für das anzustrebende engere wirtschaftliche Verhältnis der beiden verbündeten Mittelmächte Österreich-Ungarn und Deutschland in handelspolitischer Beziehung sowie hinsichtlich der möglichsten Rechtseinheit in allseitiger Übereinstimmung festgelegt, sondern auch wichtige Gebiete des Verkehrswesens — diese zum erstenmal im obigen Kreise — aus dem gleichen Gesichtspunkte der Beratung und Beschlußfassung unterzogen. Die Versammlung war zahlreich besucht und verlief trotz lebhafter Erörterungen in voller Harmonie. Den Vorsitz führte der Präsident des ungarischen Vereins Exzellenz Dr. Alexander Wekerle, dem hiebei die Präsidenten der beiden anderen Vereine Herzog Ernst Günther von Schleswig-Holstein und Exzellenz Baron Ernst v. Plener zur Seite standen. Die Verkehrsfragen gelangten am 11. Dezember zur Verhandlung. Der Beratung des ersten Gegenstandes: Eisenbahngüterverkehr und Eisenbahngütertarife lag ein von unserem Präsidenten Geh. Rat Minister a. D. Dr. Ritter v. Wittek als Referenten des österreichischen Vereines entworfener und von den beiden Korreferenten, Direktor der kgl. ung. Staatsbahnen a. D. Ferdinand Zeller und Syndikus der Breslauer Handelskammer Dr. Freymark angenommener und mitgefertigter Bericht zugrunde, der am Schlusse die von den Referenten gestellten Anträge in sieben Leitsätzen zusammenfaßt. Diese Leitsätze haben folgenden Wortlaut:

„1. Bei der künftigen Regelung der Verkehrsbeziehungen zwischen Österreich, Ungarn und dem Deutschen Reiche wäre von dem obersten Grundsatze auszugehen, daß die dem gegenseitigen Eisenbahnverkehr förderlichen Bestimmungen (Art. 15, 16, 17, 18 des derzeit in Kraft stehenden Handels- und Zollvertrages vom 6. Dezember 1891 und 25. Jänner 1905 nebst den zugehörigen Bestimmungen der Schlußprotokolle) im vollen Umfange aufrechterhalten werden. Nach Analogie der Bestimmungen des bestehenden Handelsvertrages (Art. 2 des Zusatzvertrages vom 25. Jänner 1905 und des dort eingefügten neuen Art. 23 *a*) wäre für Streitfälle über die Anwendung der im Art. 15 nebst Schlußprotokoll zugesicherten tarifarischen Gleichbehandlung eine schiedsgerichtliche Austragung vorzusehen.

2. Die von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen und den bestehenden Verbänden der beiderseitigen Bahnen geschaffenen Einrichtungen zum Zwecke der übereinstimmenden Gestaltung der Bahnen und der Erleichterung des gegenseitigen Verkehrs sind sorgsam zu pflegen und weiter fortzubilden. Der Aufstellung praktisch brauchbarer direkter Tarife ist auch fernerhin besonderes Augenmerk zuzuwenden.

3. Insbesondere den Güterverkehr anlangend ist die durch die Übereinstimmung des österreichischen und ungarischen Betriebsreglements mit der deutschen Verkehrsordnung geschaffene Rechtseinheit, unabhängig von dem Wiederaufleben des Berner Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr in seinem früheren Umfange, auch fernerhin zu erhalten. Es ist anzustreben, daß die übereinstimmenden Betriebsreglements tunlichst auch in bezug auf den Wechselverkehr zwischen Österreich, Ungarn und Deutschland zur Anwendung gelangen.

4. Zur Erzielung möglichster Übereinstimmung in den tarifarischen Belangen des Eisenbahn-Güterverkehrs ist eine Kommission von Fachmännern der beteiligten Staaten einzusetzen, die sich mit der Aufstellung gleichförmiger Tarifvorschriften und einer übereinstimmenden Güterklassifikation wie auch mit der Frage zu befassen hat, inwieweit es möglich wäre, den Aufbau der beiden in Betracht kommenden Gütertarifsysteme in Übereinstimmung zu bringen, wobei jedoch hinsichtlich der Höhe und Abstufung der Tarifsätze der durch die geographischen Gebietsverhältnisse bedingten Eigenart der Verkehrsbedürfnisse Rechnung zu tragen sein wird.

5. Als leitenden Grundsatz für die Behandlung der Gütertarif- und Verkehrsangelegenheiten hätten die beteiligten Staaten festzuhalten und sich gegenseitig die Zusage zu leisten, in obiger Hinsicht ein stets bundesfreundliches Vorgehen unter Bedachtnahme auf die im beiderseitigen Interesse zu wahrende rationelle Betriebsökonomie betätigen zu wollen.

6. Demgemäß wären die Eisenbahnverwaltungen anzuweisen, sich die gegenseitige Förderung des ihre Linien benutzenden Export- und Transitverkehrs nach dritten Staaten besonders angelegen sein zu lassen, die Verkehre grundsätzlich über die jeweilig günstigsten Bahnwege zu leiten und auf diese die Naturalbedienung zu beschränken, wie auch den Verkehr beschleunigter direkter Güterzüge nach den Bestimmungsorten größerer, ständig sich ergebender Transporte von Ausfuhrgütern, namentlich solcher von leicht verderblicher Beschaffenheit, möglichst auszudehnen.

7. Die in Österreich und Deutschland bestehenden Eisenbahngemeinschaften, denen als dritte Gruppe die ungarischen Bahnen in einer von ihnen als geeignet erachteten Form sich anreihen sollten, hätten sich zu einer Gesamtvereinigung zusammenzuschließen, die durch ständige Organe in gemeinsamen Beratungen mit abwechselndem Orte der Zusammenkunft die aus der angestrebten engeren Verkehrsgemeinschaft sich ergebenden Fragen zu behandeln und im Sinne des Gesamtinteresses zu lösen hätte. Es wäre wünschenswert, zu solchen Beratungen einen Ausschuß fachmännischer Verkehrsinteressenten aus den Kreisen der Landwirtschaft, Industrie und des Handels heranzuziehen. Die Mitglieder dieses Interessenten-Ausschusses wären den in den drei beteiligten Staaten bestehenden Eisenbahn-Verkehrsräten in beschränkter Anzahl zu entnehmen. Die weitere Fortbildung dieser Institution wäre nach Maßgabe der gemachten Erfahrungen der künftigen Entwicklung zu überlassen."

Der österreichische Referent führte in seinem mündlichen Vortrage aus, daß der Gedanke, das politische und militärische Bündnis der Monarchie mit Deutschland durch ein wirtschaftliches Bündnis zu ergänzen und dauernd zu befestigen, heute schon zum Gemeingut der Völker der verbündeten Mächte geworden ist, die in waffenbrüderlicher Gemeinschaft gegen eine Welt von Feinden in erfolgreichem Kampfe stehen. Für die angestrebte wirtschaftliche Annäherung beitet, nachdem die an eine große handelspolitische Tradition

Digitized by Google

Österreichs anknüpfende Idee einer Zolleinigung derzeit als nicht zur Verwirklichung geeignet erkannt wurde und andere minder weitgehende Ziele (Präferenz-Zollbehandlung, möglichste Übereinstimmung des Warenverzeichnisses und des Zollverfahrens, Kooperation beim Abschluß von Handelsverträgen) ins Auge gefaßt werden, das Verkehrs- und namentlich das Eisenbahnverkehrswesen ein vorzugsweise geeignetes Betätigungsfeld. Hier ist die engere Annäherung durch die übereinstimmende technische und verkehrsrechtliche Entwicklung vorbereitet, die sich im Rahmen des die deutschen, österreichischen und ungarischen Bahnen umfassenden Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und seiner Verbände sowie durch die sorgsam gepflegte Übereinstimmung des österreichischen und ungarischen Betriebsreglements mit der deutschen Verkehrsordnung gleichförmig vollzogen hat. Diese Einrichtungen zu erhalten und weiter auszugestalten, muß der leitende Gesichtspunkt für die Zukunft sein. Auf Anregungen, deren praktische Tragweite sich nicht überblicken läßt, wie zum Beispiel tarifarische Meistbegünstigung sind die Referenten nicht eingegangen. Die mancherseits empfohlene Bindung der Tarifsätze hat durch die in Österreich und Ungarn bevorstehende Tariferhöhung ihre Erledigung gefunden. Der Referent bespricht sodann die einzelnen Leitsätze und hebt hervor, daß die auch in die neuen Verträge zu übernehmenden verkehrsförderlichen Bestimmungen des bestehenden Handelsvertrages bezüglich der Gleichbehandlung der Transporte, eine Verstärkung durch ein Schiedsgericht für Streitigkeiten aus diesem Titel erfahren sollten. Ferner würde aus der vorgeschlagenen Anwendung des übereinstimmenden Betriebsreglements auf den gegenseitigen Verkehr der große Vorteil eines einheitlichen Verkehrsgebietes erwachsen. Sodann wies Referent auf die aussichtsvollen Vorarbeiten für eine übereinstimmende Güterklassifikation und gleiche Tarifvorschriften hin. Er besprach schließlich die angeregte Einführung periodischer Zusammentretungen der Eisenbahngemeinschaften unter Zuziehung von Interessentenausschüssen, wodurch eine der preußischen Tarifkommission und Generalkonferenz ähnliche Einrichtung zur Förderung des gegenseitigen Verkehrs geschaffen würde. Die Anträge des Referenten, der auch im Namen der beiden Korreferenten der Versammlung die Annahme der besprochenen Leitsätze empfahl, wurden von dem einzigen Redner, der aus der Mitte der Versammlung hiezu das Wort ergriff, dem Vorsitzenden des Bundes deutscher Verkehrsvereine Friedrich Gontard (Leipzig) wärmstens befürwortet, der die kräftigste Unterstützung der führenden Aktion der Wirtschaftskonferenz durch seine Verkehrsvereine in Aussicht stellte. Die Versammlung erteilte sohin den Leitsätzen einhellig ihre Zustimmung.

In weiterer Folge wurde noch am selben Tage die Frage der Binnenschiffahrt auf den natürlichen Wasserstraßen (insbesondere auf der Donau) und der mitteleuropäischen Kanäle in Erörterung gezogen.

Über die projektierten Schiffahrtskanäle, deren Plan nunmehr durch den Anschluß einer Kanalverbindung von der oberen Elbe nach Prerau an den Donau-Oder-Kanal teilweise modifiziert wird, und die internationale Finanzierung dieser Verkehrsanlagen nach dem Vorbilde der Gotthardbahn erstattete Exzellenz Geheimer Rat Dr. Viktor Ruß ein mit lebhaftem Beifall aufgenommenes Referat.

Als Referent des österreichischen Vereins hielt sodann unser Vizepräsident Hofrat Friedrich v. Csatáry einen die Versammlung fesselnden ausführlichen Vortrag über die künftige Ausgestaltung der Donau-Schiffahrt, deren Inhalt er in den folgenden Sätzen zusammenfaßte:

I.

„Den Regierungen Deutschlands, Österreichs, Ungarns und Bulgariens ist die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer dringenden gemeinsamen Beratung aller auf die Ausgestaltung des Donauweges bezüglichen Angelegenheiten vorzutragen und die Entsendung eines zwischenstaatlichen Zentralausschusses und der zweckdienlichen Fachausschüsse für die wichtigsten Einzelfragen anzuempfehlen.

II.

Die Notwendigkeit der Ausgestaltung der Donau zum Großschiffahrtswege wird allgemein anerkannt.

Als die wichtigsten nautischen und technischen Erfordernisse der Donauschiffahrt sind zu bezeichnen:

1. Eine Stromgeschwindigkeit, welche die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit der Schiffahrt gewährleistet.

Genügende Fahrbreiten und -tiefen, auch bei niedrigstem Wasserstande, um eine wirtschaftliche, ununterbrochene Verkehrsabwicklung gleichzeitig zu Tal und zu Berg sicherzustellen.

Eine lichte Höhe der Brücken, Fährenseile u. dgl., welche die Durchfahrt mit modernen Dampfern auch bei Hochwasser gestattet.

2. Einwandfreie Erhaltung der Fahrstraße und Bezeichnung (Vermalung) derselben für den Tag- und Belichtung für den Nachtbetrieb.

3. Winterhafeneinrichtungen zum Zwecke der möglichsten Abkürzung jener Perioden, während welcher infolge des Eisganges die Schiffahrt ruhen muß.

4. Gemeinsame strompolizeiliche Vorschriften und entsprechende Überwachung derselben. Vereinfachung der Hafen- und Sanitätspolizei und der Zollformalitäten zum Zwecke der Beschleunigung der Abfertigung.

III.

Die Donau ist mit dem Rhein, der Oder und der Elbe durch Kanäle zu verbinden.

IV.

Die Schaffung eines einheitlichen Binnenschiffahrtsgesetzes für die Donau, die Wasserstraßen und Ströme, welche mit derselben in Verbindung gebracht werden, ist in Ansehung der zukünftigen erweiterten Verkehrsbeziehungen notwendig.

Zwischenzeitig soll mit einer Reihe gemeinsamer, nach Tunlichkeit vereinheitlichter Einzelvereinbarungen verwaltungs- und privatrechtlicher Natur das Auslangen gefunden werden.

V.

Die Wechselbeziehungen zwischen den Eisenbahnen und der Flußschiffahrt sind im Geiste einer gedeihlichen Förderung der allgemeinen wirtschaftspolitischen und der gegenseitigen Verkehrsinteressen neu zu gestalten.

Erschwernisse in den Umschlagsverkehren, disparitätische Bevorzugung der Seehäfen, insbesondere bezüglich der Frachtberechnung, sind zu vermeiden.

Alle Uferstaaten sollen sich gegenseitig die paritätische Behandlung der einen regelmäßigen zwischenstaatlichen Güterverkehr unterhaltenden Schiffahrtsunternehmungen gewährleisten in bezug auf die Frachtberechnung und Abfertigung auf ihren Eisenbahnen sowie auf Zollbehandlung, ferner Hafen-, Dock- und sonstige Gebühren.

Der Binnenschiffahrtsweg soll in bezug auf Zölle dem Eisenbahnwege gleichgehalten werden."

Nach einer eingehenden Aussprache über diese Vorschläge wurden folgende Leitsätze einstimmig angenommen:

„I. Zur Sicherung der Schiffbarkeit des Donaustromes von Regensburg bis zum Eisernen Tor ist eine schiffbare Tiefe von mindestens 2 *m* notwendig.

II. Die Herstellungs- und Erhaltungsarbeiten, durch welche die Schiffbarkeit des Stromes gesichert wird, sind Aufgabe des betreffenden Staates. Die Kosten dieser Arbeiten

Digitized by Google

berechtigen keinen der angrenzenden Uferstaaten zur Einhebung etwaiger Abgaben.

III. Der Grundsatz der freien Schiffahrt auf der Donau ist auch für die Zukunft aufrecht zu erhalten und möglichst auszugestalten.

IV. Mit Rücksicht auf die Notwendigkeit, den Donauverkehr zu heben und die Konkurrenzfähigkeit des Donauweges gegenüber dem Seewege zu steigern, sollen entsprechend den bestehenden Grundsätzen der freien Schiffahrt auf der Donau neue Gebühren, welche Schiff oder Ladung belasten, in absehbarer Zeit nicht eingehoben werden.

V. Die gemeinsame Pflege und Hebung der Volkskräfte, sowie die Erhöhung der gemeinsamen militärischen Schlagfertigkeit der miteinander verbündeten mitteleuropäischen Staaten setzt die möglichst rasche Lösung der Aufgabe voraus, die norddeutschen Stromgebiete des Rheins, der Elbe und der Oder durch leistungsfähige Kanäle mit der Donau zu verbinden. Als technisch hinreichend geklärt und als finanziell durchführbar, in angemessener Zeit, sind heute der Rhein-Donau- und der Oder-Donau-Kanal sowie eine Kanalverbindung des letzteren mit der Elbe zu erachten.

VI. Zu fordern ist die paritätische Behandlung der Staatsangehörigen aller Uferstaaten der Donau."

Als erwägungswert wurden den Regierungen im Sinne eines Antrages des Professors Geheimrat Flamm (Berlin) noch folgende Anregungen empfohlen:

1. Bei der Beratung und dem Entwurf neuer Wasserstraßen sollen Schiffbautechniker mit herangezogen werden.

2. Die Wasserstraßen erster Ordnung werden schon jetzt für mindestens Tausendtonnenschiffe einzurichten sein.

3. Zweckmäßig erscheint eine Klassifikation der Binnenschiffe hinsichtlich Qualität des verwendeten Materials und der Bauausführung.

4. Für die Schleppkähne auf den Wasserstraßen erster Ordnung sind möglichst Normaltypen aufzustellen.

Die sehr bedeutsamen Beschlüsse über die Rechtsannäherung und die künftige Handelspolitik der verbündeten Mittelmächte, die durchwegs im Sinne des möglichst innigen, allen Teilen vorteilhaften Anschlusses gefaßt wurden, können wir leider aus Raummangel nicht wiedergegeben. Wir sind der frohen und sicheren Überzeugung, daß sie sowie die auf das Verkehrswesen bezüglichen Leitsätze den beiden Reichen und ihren Verbündeten zu dauerndem Segen gereichen werden.

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Ersatzbaustoffe im Personenwagenbau. Gelegentlich einer Besichtigung der Waggonfabrik A.-G. Uerdingen a. Rhein durch Vertreter des Königlichen Eisenbahn-Zentralamtes in Berlin sowie den Vorstand des Abnahmeamtes, Düsseldorf, konnte ein D-Zugwagen 2./3. Klasse vorgeführt werden, bei dem Ersatzbaustoffe in weitestgehendem Maßstab Verwendung fanden. Alle früheren Teile aus Messing, Rotguß oder Tomback, wie Einsteighandgriffe, Türdrücker, Schloßschilder, Fensterschutzstangen, Aschenbecher usw. sind teils durch Schmiedeeisen, Gußeisen, Flußeisen und Temperguß ersetzt. Je nach ihrem Verwendungszweck werden diese Teile emailliert, gebrannt oder brüniert, und in der Farbwirkung ihrer Umgebung angepaßt. Verhältnismäßig große Mengen Kupfer werden erspart durch die Verwendung von Zinkblech oder verzinktem, dekapiertem Eisenblech, zum Beispiel an Stelle des Kupferbleches der Wasserbehälter, Abdampfstutzen usw. Die Nickelwaschbecken sind durch solche aus Steingut ersetzt, während für die Fensterrahmen gepreßtes Zink Verwendung findet. Aber nicht nur für die Metalle, sondern auch für die Woll- und Lederwaren wurden mit gutem Erfolg Ersatzstoffe verwendet. Die Heizleitungsisolierungen sind in gesponnenem Glas mit Papierumwicklung statt Filz ausgeführt. Federleinen teilweise durch Papiergewebe, Lederteile wie Fensterschlaufen, Türdichtungen usw. sind durch gewebte Gurte ersetzt. Sämtliche Gummiteile sind in Regenerativgummi, einem Erzeugnis aus Abfallgummi ausgeführt, soweit nicht Linoleum zum Ersatz herangezogen wurde. Die Innenwände der Räume 2. Klasse und Seitengang sind mit Granitol, einem deutschen Erzeugnis, statt mit Pegamoid, einem englischen Erzeugnis, bekleidet. Da neben dem Verwendungszweck auch auf die Schmuckwirkung der ersetzten Einzelteile Wert gelegt wurde, ist alles Auffällige vermieden worden, so daß der Wagen ganz besonders durch seine künstlerische Schlichtheit wirkt.

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch. ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges.

Weiland Seine k. u. k. Apostolische Majestät Franz Joseph I. haben mit Allerhöchster Entschließung vom 19. November d. J. allergnädigst zu verleihen geruht: in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehre: das Offizierskreuz des Franz Joseph-Ordens mit der Kriegsdekoration den Oberinspektionsräten Adolf Lobmeyr und Alois Miehna; in Anerkennung mutvollen Verhaltens vor dem Feinde: das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens mit der Kriegsdekoration: dem Oberrevidenten der Südbahngesellschaft August Haßmann; in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehre: das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens mit der Kriegsdekoration: dem Staatsbahnrate Eugen Siebauer sowie dem Inspektor der österreichischen Staatsbahnen Richard Knappe; das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem mit dem Titel eines Staatsbahnrates bekleideten Maschinenkommissär der österreichischen Staatsbahnen Oskar Sirolla, dem Bauoberkommissär der österreichischen Staatsbahnen Albin Ozarski, den Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Eduard Auff und Heliodor Boyer v. Berghof, dem Bahnsekretär der Südbahngesellschaft Dr. Maximilian Daser sowie den Oberrevidenten der Südbahngesellschaft Johann Frolé, Josef Košir, Max Miheličic und Franz Vidic; das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Baukommissär der österreichischen Staatsbahnen Leo Lindenthal, den Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Johann Polaczek, Heinrich Scheuer, Theophil Gocki, Hugo Chochola, Friedrich Kratina und Friedrich Huber, den Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen Johann Loubal, Berthold Sand, Johann Stumptner und Arkadius Antonovici, den Assistenten der österreichischen Staatsbahnen Hilarion Zevaczinski, Pinkas Schärf, Raphael Ogrin und Markus Hartinger sowie den Assistenten der Südbahngesellschaft Karl Wintersteiner und Heinrich Zhelizh; das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille dem Brückenmeister der österreichischen Staatsbahnen Johann Szkandera, dem Aushilfslokomotivführeranwärter der österreichischen Staatsbahnen Josef Pindus

Digitized by Google

sowie den Weichenstellern der Südbahngesellschaft Robert Dapunt und Alois Klaunzner; das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Brückenschlosser der österreichischen Staatsbahnen Friedrich Klaringer sowie den Schlossern im Dienste der österreichischen Staatsbahnen Franz Bratus, Albin Kröll und Leopold Sever.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 14. Dezember d. J. in Anerkennung verdienstvoller Leistungen während des Krieges allergnädigst zu verleihen geruht: den Titel eines kaiserlichen Rates mit Nachsicht der Taxe: den Inspektoren der Südbahngesellschaft Hermann Baader, Edmund Barenyi, Gustav v. Bertalanffy, Max Dolezalek, Anton Dolinschek, Gustav Heschl, Ernst Mauthner, Alfred Nedwied, Karl Schodl, Ignaz Sega, Ludwig Soukup und Anton Zinner.

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 16. Dezember d. J. dem Oberinspektionsrat der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen Kamillo Zamazal den Titel und Charakter eines Hofrates mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Achtstundentag für die Eisenbahnangestellten in den Vereinigten Staaten. Der Monat August stand in Amerika unter dem Zeichen einer starken Erregung durch einen drohenden Generalstreik der Eisenbahnangestellten. Die vier bestehenden Verbände der Eisenbahner gingen planmäßig und eng geschlossen vor, um für die Arbeitnehmer die günstige Lage auszunutzen, die für die großen Eisenbahngesellschaften durch den Krieg geschaffen war. Ein Vermittlungsversuch des Präsidenten, der den Angestellten den Achtstundentag durch freie Vereinbarung bringen sollte, scheiterte am Widerstand der Unternehmer. Am 29. August wandte sich angesichts der Gefahr der Präsident dann an den Kongreß mit dem Ersuchen, das drohende Unheil des Generalstreiks durch gesetzgeberische Maßnahmen abzuwenden. Der Achtstundentag sollte zunächst gesetzlich für alle am zwischenstaatlichen Verkehr beteiligten Eisenbahnen eingeführt, zugleich aber auch eine kleine Untersuchungskommission eingesetzt werden, die dem Kongreß später Bericht über die Wirkungen des Gesetzes erstatten sollte. Ebenso sollte dem Ausschuß für das Handelswesen im Verkehr zwischen den Einzelstaaten die Ermächtigung gegeben werden, den Eisenbahngesellschaften nötigenfalls die Erlaubnis zur Erhöhung der Frachtsätze zu erteilen. Wilson schlug ferner die Einführung von Zwangsschiedsgerichten vor und empfahl schließlich mit Rücksicht auf die militärische Lage ein Gesetz zur Militarisierung der Bahnstrecken, die gegebenenfalls zur Landesverteigung gegen Mexiko dienen müßten. Von den Vorschlägen des Präsidenten sind die erstgenannten im wesentlichen angenommen worden, während namentlich der Vorschlag auf Errichtung von Zwangsschiedsgerichtshöfen auf starken Widerstand stieß.

Am 3. September, einen Tag vor dem angekündigten Ausbruch des Streiks, wurde das Gesetz angenommen. Es bestimmt, daß vom 1. Jänner 1917 an der Arbeitstag der Angestellten der Dampfeisenbahnen, die länger als 100 Meilen und am zwischenstaatlichen Verkehr beteiligt sind, acht Stunden betragen soll; eine aus drei Personen bestehende Kommission soll die unter dem Achtstundentag bestehenden Verhältnisse studieren während einer sechs- bis neunmonatigen Periode; während dieser Periode darf der jetzt herrschende Tagelohn nicht herabgesetzt werden, und die Überzeit muß nach diesem Lohn berechnet werden. Übertretungen des Gesetzes werden mit Geldbußen von 100 bis 1000 Dollar oder Gefängnis bis zu einem Jahre oder mit Geldbußen und Gefängnis bestraft.

Es ist nun allerdings fraglich, ob das Gesetz, das die Arbeiter durch ihr geschlossenes Vorgehen erzielt haben — und wohl auch unter dem Drucke der kommenden Wahlen, die es den Politikern rätlich erscheinen ließen, sich die Gunst der organisierten Arbeiter nicht zu verscherzen —, lange in Kraft bleiben wird. Die Unternehmer wollen das Gesetz als nicht verfassungsgemäß anfechten, ähnlich wie vor Jahren auch versucht wurde, gesetzliche Fortschritte auf dem Gebiete des Arbeiterinnenschutzes wieder zu beseitigen, indem man sie als verfassungswidrig bezeichnete. Dann wird auch im Falle des Achtstundengesetzes der Oberste Gerichtshof zu entscheiden haben, ob das Gesetz zu Recht weiterbestehen soll oder nicht.

(„Soziale Praxis".)

Oberbetriebsleitungen auf den preußischen Staatsbahnen. Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung" schreibt: Der Krieg stellt an den Betrieb der Staatseisenbahnen ganz außerordentliche Anforderungen. Der preußische Eisenbahnminister hat sich daher veranlaßt gesehen, um die Einheitlichkeit der Betriebsführung in bestimmten Gebieten zu verstärken, eine Oberbetriebsleitung einzusetzen. Nachdem für die westlichen Eisenbahndirektionsbezirke bereits Ende Oktober d. J. der Präsident der Eisenbahndirektion in Saarbrücken mit solchen besonderen Vollmachten ausgestattet worden war, hat nunmehr in gleicher Weise der Präsident der Eisenbahndirektion in Berlin für die mittleren und einen Teil der östlichen Bezirke dieselben weitreichenden Befugnisse erhalten. Beide Präsidenten sind als außerordentliche als Kommissäre des Ministers bestellt worden und haben solche das Recht erhalten, für die ihnen zugewiesenen Bezirke selbständig Verkehrssperren zu verhängen, Umleitungen des Verkehrs vorzunehmen und überhaupt alle Abhilfemaßnahmen anzuordnen, die zur Behebung eintretender Betriebsschwierigkeiten erforderlich werden.

Nach den Erfahrungen, die im Westen gemacht worden sind, läßt sich von dieser Oberbetriebsleitung eine schärfere Zusammenfassung des gesamten Betriebsapparates und damit eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Staatseisenbahnen erwarten.

Beide Eisenbahndirektionspräsidenten sind entsprechend ihrem erheblich erweiterten Machtbereich zu Räten erster Klasse ernannt worden.

Berichtigung. In dem Aufsatze „Der elektrische Betrieb auf den Linien des Engadins" in Heft 20, Seite 194, 2. Spalte, 2. Absatz, des Jahrganges 1916 unserer Zeitschrift ersuchen wir hinter den Worten: „Brown, Boveri & Co." einzuschalten: „Maschinenfabrik Örlikon (Zürich) und „Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft Berlin".

Die Schriftleitung.

KLUBNACHRICHTEN.

Bericht über die Klubversammlung am 19. Dezember 1916.

Der Vorsitzende Exzellenz Dr. v. Wittek eröffnet die Versammlung mit folgenden Mitteilungen:

Seit unserer letzten Klubversammlung sind dem Klub beigetreten:

als ordentliche Mitglieder die Herren:

Dr. Josef Augste, k. k. Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium,
Gustav Fischmeister, Oberinspektor i. R.,
Dr. Viktor Hnidey, k. k. Hofrat im Eisenbahnministerium,
Dr. Richard Sachs, Bahnoberarzt der österreichischen Staatsbahnen;

als außerordentliches Mitglied Herr

Josef Kovats, Architekt und Stadtbaumeister.

Leider haben wir auch einen Verlust zu beklagen. Unser langjähriges, hochgeachtetes Klubmitglied Herr Oberinspektor i. R. Ludwig Nowak, der erst vor vier Wochen, um der hier herrschenden Lebensmittelknappheit zu entgehen, nach Kössen in Tirol übersiedelte, ist dort gestorben. Wir werden Herrn Nowak, der

Digitized by Google

ein wirksamer Förderer der Klubziele war und der bei uns zahlreiche Freunde hinter äßt, ein treues Gedenken bewahren.

Ich mache die Klubmitglieder auf unsere Ankündigungstafel über vorhandene Lebensmittel aufmerksam, wonach wir durch ein neuerliches Entgegenkommen des Herrn Direktors Alexander Töpfel der Wiener Großschlächterei von dort allwöchentlich Fleisch in 1 kg-Paketen beziehen können. Der Bedarf ist bis Mittwoch im Klubsekretariate anzumelden.

Übermorgen, Donnerstag, veranstalten wir im Rahmen unserer Teeabende für Kriegsfürsorgezwecke einen kleinen Weihnachtsabend.

Unsere nächste Klubversammlung ist Dienstag, den 9. Jänner 1917. Hiebei wird Frau Helene Gegenbauer einen Lichtbildervortrag über „Das befreite Siebenbürgen und seine Einwohner" halten.

Dienstag, den 23. Jänner, hält Herr Hofrat Ing. Hermann Ritter v. Littrow einen Vortrag über „Unsere zukünftigen Nebenbahnen und Zufuhrlinien".

Heute wird Frau Henriette Weiß über „Das Recht auf Gesundheit" sprechen. Dieser Stoff ist durch die gegenwärtige, sehr vorgeschrittene Bewegung zugunsten der Errichtung von Mittelstands-Erholungsheimen äußerst zeitgemäß, und wir sehen den Ausführungen dieser Dame, die auf dem genannten Gebiete schon sehr Ersprießliches geleistet hat, mit größter Spannung entgegen.

Frau Dr. Weiß, von ihrer erfolgreichen Tätigkeit in der Heilanstalt Breitenstein und auf dem Gebiete der Waldschulen bestens bekannt, schildert die Entstehungsgeschichte des Mittelstands-Erholungsheimes Sanssouci in Mauer bei Wien. Die Vortragende beschreibt in anschaulicher Weise die Schwierigkeiten bei der Einrichtung des Hauses, der Versorgung mit Lebensmitteln, die sich besonders bei der Beschaffung der Krankenkost geltend machten und gibt ein fesselndes Bild von der Entwicklung der Anstalt. Mit Staunen hören wir von den Erfolgen, die bei groß und klein durch kräftige Nahrung, Einwirkung auf das Seelenleben der Kranken, und individuelle Behandlung jedes Einzelfalles erzielt wurden. Mit dem Ersuchen an unseren Klub, die Absichten des inzwischen gegründeten Vereines zur Errichtung von Mttelstands-Erholungsheimen, die in allen Gauen des Reiches entstehen sollen, schon deshalb zu fördern, weil auch das Eisenbahnministerium, dessen Chefs Exzellenz v. Wittek und Baron Forster in Erkenntnis der Wichtigkeit der Fürsorge für erholungsbedürftige Beamte weitgehende Verfügungen in diesem Sinne erlassen haben, diese Bewegung unterstützt, schloß Frau Dr. Weiß ihre mit starkem Beifall aufgenommenen Ausführungen, indem sie das Leben und Treiben in Sanssouci in gelungenen Lichtbildern zeigte.

In Vertretung des Präsidenten dankt der Vizepräsident Dr. Hauler der Vortragenden für ihre Mitteilungen auf dem wichtigen Gebiete der sozialen Fürsorge und bittet den Obersanitätsrat Dr. Bogdan, vom ärztlichen Standpunkte zu den Darstellungen der Vortragenden Stellung zu nehmen.

Dr. Bogdan zollt den Ansichten der Frau Dr. Weiss volle Anerkennung und beglückwünscht sie zu der Rührigkeit und Unverdrossenheit, mit der sie zugunsten der wirtschaftlich Schwachen arbeitete und wirkte. Die Wichtigkeit der Schaffung von Erholungsheimen habe das Eisenbahnministerium veranlaßt, eine solche Stätte mit einem Belegraum von 80 Betten, von denen schon jetzt 25 zur Verfügung stehen, in Neulengbach ins Leben zu rufen. Das sei der erste Anfang großzügiger Maßnahmen, die schon wegen Bekämpfung des erbarmungslosen Volksfeindes, der Tuberkulose, nicht dringlich genug seien. Der Sprecher behält sich vor, dem Klub, dessen Ausschußrat er angehört, im gegebenen Zeitpunkte bestimmt Vorschläge zu machen, wie eine Beteiligung des Vereines an dieser wahrhaft sozialen Bewegung möglich wäre.

Lebhafter Beifall lohnte die fachkundigen Ausführungen des Herrn Obersanitätsrates und Dr. Hauler schloß die Versammlung mit der Zusicherung, daß der Klub gerne nach seinen Kräften an der volkstümlichen Bewegung teilnehmen werde und wünschte der mutigen Vorkämpferin des schönen Gedankens Frau Dr. Weiß volles Gelingen ihrer Bestrebungen. Der Schriftführer:

Dr. Leipen.

* * *

Bericht über die Damen-Teeabende.

Der Damenabend am 14. Dezember war nicht nur künstlerischem Genusse, sondern ganz besonders auch dem Paketieren der Weihnachtsgaben für die Soldaten im Felde gewidmet.

Eingeleitet wurde derselbe durch einen von Herrn Hofburgschauspieler v. Zeska gesprochenen, von Ihrer Exzellenz Frau v. Jarzebicki verfaßten Prolog, der tiefe Wirkung erzielte. Mit ungeteiltem Interesse folgten wir den Vorträgen der Baronin Meinhardt, die es vermöge der warmen Empfindung, welche sie in ihre Worte legte, wie immer verstand, die Zuhörer zu fesseln.

Mittlerweile wurden fleißig Gabenpakete hergestellt; einen Teil der Geschenke beschaffte der Klub durch Ankauf aus dem vorjährigen Erträgnisse der Damenabende. Den weitaus größeren Teil bildeten Spenden, und zwar beteiligten sich hieran die Damen: Baronin Buschman, Draganicz, Edlmoser, Frank, Freund, Gelbhaus, Kovats, Kulka, Kupka, Leipert, Lissek, v. Loehr, Mauczka, Millemoth, Müller, v. Neblinger, Petzold, Pferinger, Poeschko, Proch, Rösner, Rotter, Scheichl, Siebenschein, Taussig, Valker, Waber, v. Wittek, Woitischek. Se. Exzellenz der Herr Klubpräsident widmete für diesen Zweck eine Geldspende.

Es wurden 134 Pakete, jedes 20 bis 35 Bedarfsgegenstände enthaltend, hergestellt, und in acht Kisten verpackt durch die gütige Vermittlung Sr. Exzellenz des Herrn k. u. k. Feldmarschallleutnants Ritter v. Löbl an unsere im Felde stehenden Klubmitglieder zur Weiterverteilung abgesendet. Wir hoffen, daß dieselben rechtzeitig ihr Ziel erreichen und unseren braven Soldaten eine kleine Weihnachtsfreude bereiten!

Unser Damen-Teeabend am 21. Dezember

gestaltete sich zu einer sinnigen Weihnachtsfeier. Den Mitteltisch des Saales zierte ein reich geputzter Christbaum, während auf jedem der übrigen Tische ein kleines Christbäumchen stand. Tannenreiser verbreiteten ihren Duft und die Weihe des Abends wurde schon durch diese äußerliche Ausstattung gekennzeichnet. Als die Gesellschaft versammelt war und die Kerzen des Christbaumes erstrahlten, bestieg der Klubpräsident Se. Exzellenz Dr. v. Wittek das Podium und hielt an die Versammelten nachstehende Ansprache:

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die brennenden Lichter des Christbaumes verkünden, daß wir im Zeichen des Weihnachtsfestes stehen und so hat auch die Klubleitung die heutige Zusammenkunft zu einer bescheidenen Weihnachtsfeier gestaltet, bei der einige erstklassige Künstler uns durch ihre Darbietungen erfreuen werden. Bevor wir zu dem Konzertprogramme übergehen, gestatte ich mir namens der Klubleitung einige Worte an Sie zu richten. Wir haben das lebhafteste Gefühl des Dankes für die verehrten Damen, die durch ihren nie erlahmenden Fleiß und ihre Opferwilligkeit den jüngsten Zweig unserer Klubziele, die Kriegsfürsorge, fördern und unterstützen. Den dritten Winter arbeiten sie für unsere tapfern Krieger. zum dritten Male feiern wir das Christfest im Gewirre des Krieges und ist es mit Rücksicht auf den Ernst der Zeit wohl nicht angängig, ein fröhliches Fest zu wünschen. Die Fröhlichkeit hat leider schon seit langem von uns Abschied genommen; was wir aber dennoch wünschen können, das ist ein gedeihliches, stilles Fest, gewidmet der inneren Sammlung, der Einkehr in beschaulicher Ruhe und Innigkeit, entsprechend den jetzigen Verhältnissen, die die Bande der Familie und Freundschaft festigen und vertiefen. Da heute auch die letzte Versammlung dieses Jahres stattfindet, benutze ich die Gelegenheit, um einen Wunsch, der uns wohl alle bewegt, für das neue Jahr auszusprechen, es möge das Ende des furchtbaren, grausamen Völkerringens bringen, uns den wohlverdienten, ruhmvollen Frieden bescheren. Dies ist wohl der wichtigste und der beste Wunsch für die kommenden Feste der Weihnacht und des Jahreswechsels! (Langanhaltender, lebhafter Beifall.)

Kaum legte sich der Beifall, der diesen mit tiefem Empfinden gesprochenen Worten folgte, erschien Professor Hans Wagner mit einer Schar reizender Kinder, die, von ihrem Meister am Klavier begleitet, Weihnachtschöre sangen. Es war wohl niemand im Saale, der sich dem Zauber dieser Kinderchöre zu entziehen vermochte. Die Produktion klappte um so exakter, als die Kinderstimmen von einigen trefflichen Solistinnen geführt wurden. Mehrere Zugaben waren der Dank für den den kleinen und großen Sängern und Sängerinnen gezollten lebhaften Beifall. Nach dieser in unserem Klub neuen Vorführung entzückten uns noch unsere bewährten Klubfreunde mit ihrer Kunst: Professor Roderich Baß wie immer großartig, begeisternd und einschmeichelnd, Vortragsmeister Weiser der ernsten Zeit entsprechende gediegene Vorträge mit der ihm eigenen Virtuosität sprechend, und Herr Nigerolli brachte Lieder zur Laute.

Dabei arbeiteten unsere Damen fleißig für Krieger und Verwundete, und zu später Stunde erst leerte sich der dichtbesetzte Saal mit den besten gegenseitigen Wünschen für gute Weihnachten und glückbringenden Jahreswechsel. Das Arrangement des Abendes hatte Frau Direktor Proch übernommen und mit Unterstützung des Gesangvereines österreichischer Eisenbahnbeamten in liebenswürdigster Weise durchgeführt. Ihr gebührt unser herzlichster Dank, desgleichen den unermüdlichen Wirtschaftsfrauen, zu denen sich diesmal auch Frau Sektionschef Burger und Frau Oberbaurat Scheichel gesellten.

Die Einladung von Kunstkräften für die nächstfolgenden Damenabende haben übernommen: Fräulein v. Wittek für den 4. Jänner, Frau Kupka für den 11. Jänner, Frau Generaldirektor Teirich-Sueß für den 18. Jänner, Herr Professor Roderich Baß für den 25. Jänner, Frau Dr. Leipen für den 1. Februar.

Digitized by Google

Veränderungen im Stande der Klubmitglieder im IV. Quartal 1916.

Eingetreten sind als ordentliche Mitglieder die Herren:

Dr. Josef Augste, k. k. Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium,
Rudolf Bastendorf, Oberrevident der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Amstetten,
Dr. Viktor Hnidey, k. k. Hofrat im Eisenbahnministerium,
Gustav Fischmeister, Oberinspektor i. R.
Alexander Lehner, k. k. Kommissär im Eisenbahnministerium,
Dr. Josef Nasits, Staatsbahnrat im T. A. B.,
Dr. Richard Sachs, Eisenbahnoberarzt,
Leopold Siegmund, Inspektor im Eisenbahnministerium,
Ing. Hermann Spitzer, Zentralinspektor der B. E. B. i. R;

als außerordentliche Mitglieder:

Frau Auguste v. Borota, k. u. k. Oberstenswitwe,
Herr Ludwig Denhof, Fabriksbesitzer,
Herr Med. Dr. Theodor Genser Ritter v. Fichtentha,
Herr Josef Kováts, Architekt und Stadtbaumeister,
Frau Fanny Rother, k. k. Sektionschefswitwe,
Herr Hugo Schuster, Stadtbaumeister,
Frau Ida Baronin Seiller, Oberstaatsbahnratswitwe.

Gestorben sind die ordentlichen Mitglieder:

Ludwig Nowak, Oberinspektor i. R.,
Dr. Ernst Freiherr v. Seiller, Oberstaatsbahnrat.

Stand mit Ende Dezember 1916: 1 Ehrenmitglied, 1 lebenslängliches Mitglied, 601 ordentliche, 22 außerordentliche, 49 unterstützende, im ganzen 674 Mitglieder.

Das rechte Buch zur rechten Zeit. Der technische Verlag der Waldheim-Eberle A.-G., Wien, VII. Seidengasse 3—9, hat der Gesamtauflage der heutigen Nummer unseres Blattes einen Taschenblatt-Kalender beilegen lassen, der außer den gewöhnlichen Kalenderangaben auch noch die Titel verschiedener neuer, in Eisenbahnkreisen oft gebrauchter Lehr- und Nachschlagebücher enthält. Wir empfehlen diese Beilage besonderer Beachtung.

Oberbau-Vorarbeiter

für Bahnerhaltung einer schmalspurigen Bergwerksbahn in Niederösterreich

gesucht.

Anbote unter „Gewerkschaft 5686“ an **Rudolf Mosse**, Wien, I. Seilerstätte 2.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

□ Eigene Wintersportanlagen. □

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler“ in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

Für das österreichische Patent Nr. 58685 des Herrn Dr. August Haarmann, Osnabrück, vom 1. Dezember 1912, betreffend:

„Schienenbefestigung für Eisenbahnschwellen“

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht. Gefl. Anfragen zu richten an **Georgs-Marien-Bergwerks- u. Hütten-Verein A.-G., Osnabrück.**

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 □ Wien X/1 □ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

Gegründet 1842. Gegründet 1842.

Bis Ende 1915 über 5300 Lokomotiven geliefert.

Telegramm-Adresse: Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt.

Telephon-Nummer 6 Wiener-Neustadt.

Actien-Gesellschaft

der

Lokomotivfabrik

vormals

G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Abteilung für Lokomotivbau:

Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart, für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen.

Abteilung für Kesselbau:

Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate, sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe.

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:

Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art. Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall.

Vorzüglichste Ausführung. □ Prompteste Bedienung.

In der Monarchie best eingeführtes Teilzahlunghaus der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche

liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5. K. k. hand.-ger. prot. Uhrmacher. K. k. beeideter Sachverständiger.

Digitized by Google

A. Fross- Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.

Zweigniederlassung: Prag, VII. Bubnaerstraße 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.

Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- und Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.

◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Heiz- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Brikettwerken in Dzieditz (Österr. Schlesien).

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 9/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Verwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1835. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 149

Reservefonds d. Anst.: K 8,596.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,970.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

Schnelldreh-Revolverstahl №5% Marke

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Siwaußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 2. Wien, den 15. Jänner 1917. XL. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — **für das Deutsche Reich:** Ganzjährig M 12, halbjährig M 6; — **im übrigen Auslande:** Ganzjährig F 20, halbjährig F 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Neues zur Frage der Versorgung von Hinterbliebenen im Kriege Gefallener. — Schiffahrt: Die Elbeschiffahrt und ihre Fortsetzung zur Donau. Ein österreichischer Arbeitsausschuß für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Donau-Oder-Elbe. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar. — Verschiedenes. Der Verkehr der kgl. ungarischen Staatsbahnen im dritten Kriegswinter. Das österreichische Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1914. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Klubversammlungen.

Dienstag, den 23. Jänner 1917, halb 7 Uhr abends Vortrag des Herrn Ing. Hermann Ritter von Littrow über „Unsere zukünftigen Nebenbahnen und Zufuhrlinien".

Eingeführte Gäste willkommen.

* * *

Jeden Donnerstag von 5 bis 8 Uhr nachmittags im großen Saale Damen-Teeabend für Kriegsfürsorgezwecke.

Wolle für Strickarbeiten, Tabak und Hülsen für Zigaretten, Leinenstücke für Scharpie vorhanden.

Tee mit Rum oder Zitrone und Brötchen wird zum Preise von 1 Krone für die Tasse verabreicht.

Der gesamte Ertrag wird Kriegsfürsorgezwecken zugeführt.

Für künstlerische Darbietungen wird vorgesorgt.

* * *

Die P. T. Klubmitglieder werden ersucht, allfällige Rang- oder Titeländerungen sowie etwaige Unrichtigkeiten in den Mitgliedskarten oder Adreßschleifen dem Klubsekretariat behufs Richtigstellung schriftlich mitzuteilen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Neues zur Frage der Versorgung von Hinterbliebenen im Kriege Gefallener.

Die „Wiener Zeitung" vom 13. Mai 1916 enthält im Anschlusse an die gleichzeitig veröffentlichte Kais. Verordnung vom 11. Mai 1916, RGBl. Nr. 135, eine amtliche Erklärung, in der es unter anderem heißt:

„Übrigens erfährt das Unterstützungswesen auch eine weitere Ausgestaltung. Es ergehen eben jetzt Weisungen, daß auch die nach dem Tode oder dem Vermißtsein des Eingerückten geborenen Kinder für einen staatlichen Unterhaltsbeitrag, oder für eine staatliche Unterstützung in Betracht kommen können; ferner wird bestimmt, daß auch für jene Kinder, die nach genanntem Zeitpunkt das 8. Lebensjahr erreicht haben, der fortzuzahlende Unterhaltsbeitrag auf den vollen Kopfanteil zu erhöhen ist. Insbesondere aber wird angeordnet, daß der Unterhalts- oder Mietzinsbeitrag auch dann zuzuerkennen und fortzuzahlen ist, wenn seinerzeit ein solcher wegen Weiterbezuges eines Gehaltes oder Lohnes oder mit Rücksicht auf den Genuß einer freien Wohnung nicht in Anspruch genommen oder nicht gewährt wurde, nunmehr aber diese Bezüge infolge des Todes oder der Vermissung des Eingerückten eingestellt oder die Wohnung entzogen wurde und das bezügliche Ansuchen rechtzeitig erfolgt ist."

Der letzte Satz dieser Erklärung, betreffend die Zahlung des Unterhaltsbeitrages in Fällen, als er seinerzeit wegen des Weiterbezuges eines Gehaltes oder Lohnes nicht gewährt wurde, ist auch für die Frage der Versorgung der Hinterbliebenen nach im Kriege gefallenen oder verstorbenen Militärpersonen von Bedeutung, da dem Unterhaltsbeitrage durch die Hinausgabe der Kais. Verordnung vom 12. Juni 1915, RGBl. Nr. 161, das Wesen einer Gebühr jener Hinterbliebenenfürsorge verliehen worden ist. Im Hinblick

Digitized by Google

darauf, daß wir bisher allen Fragen dieser Fürsorge in dieser Zeitschrift (Vgl. Jg. 1915, Heft 3, u. Jg. 1916, Heft 10) volle Aufmerksamkeit gewidmet haben, wollen wir uns im nachstehenden auch mit der Bestimmung jenes Satzes näher befassen.

Bekanntlich ist der in Rede stehende Unterhaltsbeitrag, der durch das Gesetz RGBl. Nr. 237 ex 1912 eingeführt wurde, verhältnismäßig hoch bemessen, so daß die Empfänger ziemlich gut versorgt sind.

Laut § 3 des ebengenannten Gesetzes sind nur Angehörige solcher militärisch eingerückter Personen anspruchsberechtigt, die während der Militärdienstleistung ihren vollen Gehalt oder Lohn n i c h t beziehen. Dies sind von den Bediensteten der k. k. österr. Staatsbahnen nur Hilfsbedienstete, weil diese im Falle der Einrückung ihren Lohn verlieren. Festangestellten Bediensteten der k. k. Staatsbahnen dagegen, die im Genusse ihrer ständigen Bezüge verbleiben, kommt — mit Ausnahme gewisser „Gagisten" — der in Rede stehende Unterhaltsbeitrag nicht zu.

Der Unterhaltsbeitrag gebührte nach diesem Gesetze nur während der militärischen Dienstleistung und sodann nur noch durch 6 Monate nach dem Tode oder der Vermissung des Eingerückten. Durch die obengenannte Kais. Vdg. RGBl. Nr. 161 ex 1915 wurde aber verfügt, daß der Unterhaltsbeitrag auch nach den erwähnten 6 Monaten „fortzuzahlen" ist.

Da von einer „Fortzahlung" nur dann die Rede sein kann, wenn die betreffende Leistung schon früher gebührt hat, so mußte aus dem Wortlaute der eben erwähnten Kais. Vdg. die Schlußfolgerung abgeleitet werden, daß der Unterhaltsbeitrag den Hinterbliebenen nach festangestellten Bediensteten der k. k. Staatsbahnen, da er ihnen vor dem Tode des Bediensteten nicht gebührt hat, auch nach dessen Tode nicht zuerkannt werden kann.

Hieraus hat sich aber in manchen Fällen eine große Härte für solche Hinterbliebene ergeben. Während nämlich die Hinterbliebenen eines H i l f sbediensteten durch den sonach ununterbrochenen Bezug des Unterhaltsbeitrages ausreichend versorgt sind, waren die Hinterbliebenen von noch nicht pensions- (provisions-) berechtigten, jedoch festangestellten Bediensteten nur auf die Militärpensionen (Erziehungsbeiträge bezw. auf die mit der oft bezogenen Kais. Vdg. RGBl. Nr. 161 ex 1915 eingeführten staatlichen Unterstützungen) angewiesen, welche Versorgungsbezüge ganz geringfügig sind.

Infolge der oben erwähnten Weisung der Regierung wird aber diese Härte nunmehr beseitigt, indem auch den Hinterbliebenen nach festangestellten Bediensteten über besonderes Ansuchen der Unterhaltsbeitrag wird gewährt werden können.

W i r e r a c h t e n e s a l s u n s e r e P f l i c h t, a u f d i e W o h l t a t d i e s e r N e u e r u n g d i e b e t e i l i g t e n K r e i s e a u f m e r k s a m z u m a c h e n. Dies ist um so mehr notwendig, als der Unterhaltsbeitrag laut der eingangs erwähnten Kais. Vdg. R.G.Bl. Nr. 135 ex 1915 in gewissen Fälle noch nennenswert erhöht worden ist.

Diese Verordnung schreibt nämlich vor:

„§ 1. Der letzte Absatz des § 4 des Gesetzes vom 26. Dezember 1912, RGBl. Nr. 237, betreffend den Unterhaltsbeitrag für Angehörige von Mobilisierten, tritt in seiner gegenwärtigen Fassung außer Kraft, und an seiner Stelle gelten folgende Bestimmungen:

Für Angehörige unter 8 Jahren besteht der Unterhaltsbeitrag in 75% des nach den verstehenden Bestimmungen entfallenden Ausmaßes, soferne sie auf die Wohnungsmiete angewiesen sind.

Trifft diese Voraussetzung nicht zu oder beziehen bei gemeinsamem Haushalte in der betreffenden Familie mehr als drei Angehörige den vollen Unterhaltsbeitrag, so besteht der Unterhaltsbeitrag für Angehörige unter 8 Jahren in der Hälfte des nach den Bestimmungen des ersten und zweiten Absatzes des § 4 entfallenden Ausmaßes."

Zur Erläuterung sei bemerkt:

Der letzte Absatz des § 4 des Gesetzes vom 26. Dezember 1912 bestimmt, daß für Angehörige unter 8 Jahren der Unterhaltsbeitrag die Hälfte des den anderen Angehörigen bewilligten Unterhaltsbeitrages beträgt. Dadurch erfährt der Unterhaltsbeitrag der unter 8 Jahre alten Angehörigen eine 50%ige Erhöhung. Voraussetzung ist dabei, daß die Familie auf eine Wohnungsmiete angewiesen ist, und daß nicht mehr als drei Angehörige den vollen Unterhaltsbeitrag beziehen. Beziehen beispielweise v i e r im gemeinsamen Haushalte lebende Familienangehörige den vollen Unterhaltsbeitrag, so wird der Unterhaltsbeitrag der nocht nicht 8 Jahre alten Angehörigen nach wie vor die Hälfte des vollen Unterhaltsbeitrages betragen, selbst wenn die Familie auf die Wohnungsmiete angewiesen ist.

Der Unterhaltsbeitrag besteht regelgemäß für jeden anspruchsberechtigten Angehörigen in einer Unterhaltsgebühr und, wenn er auf die Wohnungsmiete angewiesen ist, in einem der Hälfte der Unterhaltsgebühr gleichkommenden Mietzinsbeitrag.

Die Unterhaltsgebühr beträgt so viel wie die staatliche Vergütung für die Militärdurchzugsverpflegung. Der Unterhaltsbeitrag beträgt demnach auf Grund der in der Zirkularverordnung vom 12. Jänner 1914 für die Militärdurchzugsverpflegung festgesetzten Beträge für jede über 8 Jahre alte Person K 1·05 bis 1·50 je nach ihrem Wohnorte und für jüngere Personen 50% bezw. 75% dieses Beitrages.

Die obenerwähnte „Wiener Zeitung" vom 13. Mai bemerkt hiezu, daß die 50%ige Erhöhung des Unterhaltsbeitrages solchen Personen zugute komme, die auf die Wohnungsmiete angewiesen sind, um dort, wo erhöhte Lebensbedürfnisse bestehen und daher die Lebensmittelteuerung besonders schwer empfunden

Digitized by Google

wird, wie in den Städten und auch in Industrieorten, entsprechend abzuhelfen. Andererseits wurde sie auf Familien abgestellt, in denen nicht mehr als drei Angehörige den vollen Unterhaltsbeitrag beziehen, da bei einer größeren Anzahl von in einem Haushalt lebenden Angehörigen ohnehin eine bessere Wirtschaftsführung ermöglicht ist und zwischen den ihnen zukommenden Unterhaltsbeiträgen ein gewisser Ausgleich Platz greifen kann.

* * *

Die Frage, wie sich der Unterhalsbeitrag zu den auf Grund der ursprünglichen Militärversorgungsgesetze gebührenden Militärversorgungsbezügen verhält, ist in der Min.-Vdg. RGBl. Nr. 288 ex 1915 geregelt, und zwar dahin, daß der Genuß der genannten Militärversorgungsbezüge den Genuß des vollen Unterhaltsbeitrages ausschließt. Hiernach wird der Unterhaltsbeitrag im vollen gesetzlichen Betrage nur dann ausgezahlt, wenn die Hinterbliebenen der erwähnten Militärversorgungsbezüge noch nicht teilhaftig sind. Anderenfalls wird der Unterhaltsbeitrag nur mit jenem Betrage ausgezahlt, um den er die bereits zuerkannten Militärversorgungsbezüge übersteigt.

Was das Verhältnis des Unterhaltsbeitrages zu den zivilen aus den Pensions-(Provisions-)fonds fließenden Versorgungsbezügen anbelangt, so ist diese Frage bisher nicht ausdrücklich geregelt. Da nach dem Gesetze RGBl. Nr. 237 ex 1912 nur der Bezug des vollen Gehaltes oder Lohnes, nicht aber einer Pension den Unterhaltsbeitrag ausschließt, und laut der Kais. Vdg. RGBl. Nr. 161 ex 1915 nur für die Gewährung der staatlichen Unterstützungen, nicht aber auch für den Fortbezug der Unterhaltsbeiträge die Voraussetzung der Bedürftigkeit vorgesehen ist, so wäre anzunehmen, daß der Bezug von zivilen Versorgungsgenüssen die Zuerkenung und den Bezug der Unterhaltsbeiträge nicht beeinträchtigt.

SCHIFFAHRT.

Die Elbeschiffahrt und ihre Fortsetzung zur Donau. Auf Veranlassung des Vereins für die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse auf der Oberelbe zu Hamburg hielt anfangs September l. J. Wasserbaudirektor Geh. Baurat Bubendey vor einer zahlreichen Zuhörerschaft einen Vortrag über die Elbeschiffahrt und ihre Fortsetzung zur Donau, der wegen seiner klaren, überzeugenden Ausführungen auch für uns recht bemerkenswert ist. Der Redner führte unter anderem folgendes aus:

Das Gewicht der in einem Jahre auf der Elbe bergwärts beförderten Güter ist von 317.000 *t* im Durchschnitt der Jahre 1851/60 auf 1,700.000 *t* im Jahre 1890 und 5.800.000 *t* im Jahre 1913 gestiegen, obgleich die Niederwasserregulierung noch nicht durchgeführt ist, so daß in wasserarmen Jahren die Schiffahrt eingeschränkt werden muß und zeitweise auf Wochen ganz unterbrochen wird. Eine gesunde Entwicklung des Handels bedarf indessen steter Verbesserung vorhandener und Schaffung neuer Verkehrswege. Stillstand bedeutet Rückschritt, namentlich angesichts des Wettbewerbes anderer Verkehrseinrichtungen. Deshalb ist Hamburg seit langem auf eine Verbesserung des Elbefahrwassers und auf eine Erweiterung des auf dem Wasserwege erreichbaren Hinterlandes bedacht gewesen. Das Reichsgesetz vom 24. Dezember 1911, betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen, will durch Erhebung einer mäßigen Befahrungsabgabe ermöglichen, daß das in wasserarmen Jahren 1904 und 1911 nur 0·6 *m* tiefe Fahrwasser so verbessert wird, daß die Tiefe beim niedrigsten Wasserstande oberhalb der Saalemündung 1·1 *m* und unterhalb der Saalemündung 1·25 *m* beträgt; damit sowie durch den Nutzen einer weiterhin noch zu besprechenden Staubeckenanlage würde, abgesehen von dem Nutzen für die eigentliche Elbeschiffahrt auch erreicht werden, daß beladene Schiffe, die mit einem Tiefgang von 1·75 *m* von neu herzustellenden Schiffahrtskanälen kommen, abgesehen von ganz wasserarmen Zeiten ungeleichtert, zu allen Zeiten aber mindestens mit halber Ladung auf der Elbe verkehren können. Unter den Plänen für derartige Schiffahrtskanäle treten augenblicklich solche in den Vordergrund, die der Elbeschiffahrt eine Fortsetzung zur Donau ermöglichen würden. Wie auch der Ausgang des Europa durchtobenden Krieges sich gestalten möge, das eine steht doch fest: nach hergestelltem Frieden werden unsere Beziehungen zu der österreichisch-ungarischen Monarchie und zu den Balkanländern sich inniger als bisher gestalten und das Bedürfnis des Warenaustausches zwischen dem Deutschen Reich und den Donauländern wird erheblich wachsen.

Eine in den Neunzigerjahren zugunsten eines Donau-Moldau-Elbe-Kanals in Gang gesetzte Bewegung war auf die Schaffung eines von Wien nach Budweis führenden Kanals und die Kanalisierung der Moldau von Budweis über Prag bis zur Mündung der Moldau in die Elbe bei Melnik gerichtet. Dieser Ansatz ist indessen ergebnislos verlaufen. An der Wende des Jahrhunderts wurden dagegen weite Kreise der Donaumonarchie für den Gedanken des Baues von Wasserstraßen gewonnen. Viele im Deutschen Reiche erzielten Erfolge, namentlich die ungeahnte Entwicklung, die der Verkehr Frankfurts seit Durchführung der Mainkanalisierung genommen hatte, wirkten zündend. Im Jahre 1901 wurde die große österreichische Wasserstraßenvorlage zum Gesetz erhoben; im ganzen sollten 600 *km* Wasserstraßen geschaffen werden, vor allem ein Oder-Donau-Kanal, ein Donau-Moldau-Kanal, eine Kanalverbindung zwischen dem Donau-Oder-Kanal und der böhmischen Mittelelbe und eine nach der Weichsel und dem Dnjestr führende Abzweigung des Donau-Oder-Kanals. Für den ersten Bauabschnitt, der bis 1912 beendet sein sollte, wurden K 250,000.000 bewilligt. Die an den den einzelnen Linien beteiligten Länder haben für ein Achtel der auf diese Linien entfallenden Kosten die Verzinsung und Tilgung zu übernehmen. Im übrigen rechnete die Regierung zunächst nicht auf eine Verzinsung und Tilgung der Kosten. In Österreich handelt es sich bei der Schaffung von Schiffahrtskanälen allerdings in den meisten Fällen darum, eine der Hauptwasserscheiden Europas zu überschreiten; dadurch werden mancherlei Schwierigkeiten geschaffen, die wir bei unseren norddeutschen Kanälen nur in weit geringerem Umfange kennen lernen. Es läßt sich auch nicht leugnen, daß diese Schwierigkeiten die Ausführung des österreichischen Wasserstraßennetzes gehemmt haben. Für die Verwirklichung der Vorlage ist es aber besonders hinderlich gewesen, daß in den maßgebenden österreichischen Kreisen sich die Anschauung verbreitete, die großen Höhenunterschiede könnten nur durch Anwendung mechanischer Schiffshebewerke überwunden werden. Ein in den Jahren 1903/04 veranstalteter Wettbewerb für ein Probehebewerk am Donau-Oder-Kanal brachte zwar eine Reihe fein durchgearbeiteter Bauweisen, ist

Digitized by Google

aber schließlich ganz ergebnislos verlaufen. Das war erklärlich. Wenn für die Ausführung eines Schiffahrtskanals die Erbauung von einem Dutzend oder einer noch weit größeren Zahl von mechanischen Hebewerken in Frage kommt, wird es für die Leiter des Baues immer sehr schwer werden, die Verantwortung für die Wahl einer bestimmten Bauweise zu übernehmen, denn, so sinnreich die Entwürfe für diese Werke auch durchgearbeitet sein mögen, bleibt doch ein zeitweises Versagen einer so fein geregelten Anordnung für die Beförderung sehr schwerer Massen stets zu besorgen; es ist aber klar, daß das Versagen auch nur einer einzelnen der vielen in Betracht kommenden Anlagen äußerst bedenkliche Folgen für den Betrieb eines lebhaft befahrenen Kanals haben würde. Demgegenüber ist im Auge zu behalten, daß bei der Verwendung von Schleusen die Hebung und Senkung der schweren Lasten durch eine leicht zu überwachende Regelung des Wasserzuflusses und -abflusses bewirkt wird. Man hatte ein zu großes Gewicht darauf gelegt, daß bei Verwendung von Schiffshebewerken Speisewasser gespart wird. Wegen der zu erwartenden Verdunstung und Versickerung erfordert ein Kanal aber schon an und für sich große Mengen Speisewasser. Diese werden bei Verwendung von Schleusen zwar erheblich vermehrt, es darf aber nicht übersehen werden, daß ihre Beschaffung stets für die wirtschaftlichen Zustände der durchschnittenen Länder segensreich wirkt, weil sie die Anlage von Staubecken notwendig macht und dadurch die Hochwassergefahren mildert. Wo das erforderliche Speisewasser irgend zu beschaffen ist, sollte man deshalb der altbewährten, aber nach neuzeitlichen Mustern hergestellten Schleuse den Vorzug geben. Österreich ist denn auch, nachdem die befragten Sachverständigen aller Länder sich 1908 in demselben Sinne ausgesprochen hatten, zu den Entwürfen mit Schleusenanlagen zurückgekehrt, und wir brauchen nicht anzunehmen, daß eine Elbe-Donau-Verbindung die Ausführung einer großen Zahl mechanischer Hebewerke notwendig macht. Von den großen Entwürfen des österreichischen Wasserstraßengesetzes ist nichts vollendet, nur wenige Bauten sind in Angriff genommen; davon beschäftigt uns nur die Kanalisierung der böhmischen Mittelelbe, die von Melnik aufwärts über Pardubitz bis nach Königgrätz geführt werden soll. Wichtig ist für uns auch eine andere, mit dem großen Wasserstraßengesetz allerdings nicht zusammenhängende Bauausführung: die Kanalisierung der Moldau von Prag bis Melnik und der Elbe von Melnik abwärts bis Aussig. Die auf dieser Strecke ausgeführten Schleusen können größere Elbekähne aufnehmen und die Mindesttiefe in den Haltungen ist 2·1 *m*, so daß Schiffe von 1·8 *m* Tiefgang dort stets verkehren können. Die Moldau liegt bei Prag in Seehöhe + 187 *m*, in Budweis auf + 384 *m*. Ein von Budweis nach Wien führender Schiffahrtskanal müßte aber in der Senke zwischen dem Böhmerwald und dem böhmisch-mährischen Hügelland die Höhe von + 529 *m* überschreiten. Zwei Entwürfe für unmittelbar von Budweis nach der Donau in der Nähe von Linz führende Kanäle würden sogar Scheitelhaltungen mit den Höhen +700 *m* und + 760 *m* erfordern. Von den drei über Budweis führenden Linien könnte nur die unmittelbar in die Nähe von Wien führende in Betracht kommen, weil sie bei weitem niedrigste Lage der Scheitelhaltung aufweist und es außerdem erwünscht ist, bei Wien den Haupthafen der österreichischen Donau unmittelbar zu erreichen. Auch die Linie Budweis—Wien muß indessen zurücktreten, wegen der großen zu überschreitenden Höhen und der Bauschwierigkeiten, die die oberhalb Prag die Merkmale des Gebirgsstromes annehmende Moldau bieten würde. Vorteilhafter erweist sich jedenfalls ein Schiffahrtskanal, der die böhmische Mittelebene bei Pardubitz verläßt, über das böhmisch-mährische Hügelland nach Prerau führt und hier in den Donau-Oder-Kanal einmündet. Der 195 *km* lange Kanal Pardubitz—Prerau würde eine Scheitelstrecke erhalten, die nach einem älteren Entwurfe auf + 417 *m*, nach einem späteren von dem bekannten Wasserbauer Professor Smrcek ausgearbeiteten Entwurf aber auf + 370 *m* liegen würde.

Die Elbe-Donau-Verbindung mit Hilfe des Kanals Pardubitz—Prerau setzt allerdings die vorherige oder gleichzeitige Ausführung des Donau-Oder-Kanals voraus, das kann indessen nicht als ein Nachteil betrachtet werden. Die ins einzelne gehenden Bauentwürfe für den Donau-Oder-Kanal sind vollendet; überdies bietet diese Wasserstraße von allen geplanten österreichischen Kanälen die geringsten technischen Schwierigkeiten, und vor allen Dingen, dieser Kanal ist wirtschaftlich am besten begründet, weil er die bedeutenden mährisch-schlesisch-galizischen Kohlenfelder erschließt, die nach den Berechnungen der Geologen eine Gesamtausbeute von 27 Milliarden Tonnen Kohlen in Aussicht stellen. Durch den Donau-Oder-Kanal wird den Kohlen ein neuer Absatzweg nicht nur nach Wien, sondern nach den gesamten Donauländern eröffnet und, was sehr wichtig ist, die Kohlenbeförderung nach der unteren Donau wird den dort sehr fühlbaren, die Entwicklung der Donauschiffahrt empfindlich hemmenden Mangel an Talfrachten heben. Es würde sehr schwierig sein, die Ausführung des von Prag über Budweis nach Wien führenden Moldau-Donau-Kanals im Kampf mit den auf den Bau des Donau-Oder-Kanals gerichteten Absichten durchzusetzen, und es ist angesichts der wirtschaftlichen Lage Österreichs auch nicht anzunehmen, daß beide Pläne in absehbarer Zeit zur Ausführung gelangen könnten. Anders liegt die Sache mit dem Kanal von Pardubitz nach Prerau, dessen Ausführung ebenso wie die des nach der Weichsel und dem Dnjestr führenden Kanals dem Donau-Oder-Kanal Verkehr zuführen und dadurch seine Wirtschaftlichkeit heben würde. Alle angeführten Tatsachen drängen dahin, die angestrebte Schiffahrtsverbindung zwischen der Elbe und der Donau dadurch zu schaffen, daß die böhmische Mittelelbe durch einen von Pardubitz nach Prerau führenden Kanal einen Anschluß an den Donau-Oder-Kanal erhält.

Zwei Fragen sind weiter noch zu entscheiden:

1. Können wir das Fahrwasser der deutschen Elbe als eine gleichwertige Fortsetzung der auf österreichischem Gebiete zu schaffenden Wasserstraße betrachten?

2. Sind die Vorteile, die die Verbindung der beiden Schiffahrtsstraßen der Elbe und der Donau bietet, so groß, daß sie die zur Erreichung dieses Zieles aufzuwendenden, nicht unerheblichen Kosten rechtfertigen?

Aus den Wasserständen der Elbe und den ihnen entsprechenden Wassertiefen läßt sich am besten die Antwort auf die erste Frage geben. Der Untersuchung sind die Jahre 1910, 1913, 1904 und 1911 zugrundegelegt. 1910 war ein sehr wasserreiches Jahr, 1913 ein Jahr von mittlerem Wasserreichtum, die Jahre 1904 und 1911 sind bekanntlich sehr wasserarm gewesen. Da die Kanalschiffe von 0·00 *t* Tragfähigkeit, wenn sie beladen sind, einen Tiefgang von 600 *m*, halb beladen einen Tiefgang von 1·05 *m* haben und 0·15 *m* Kielwasserhöhe für die Fahrt erforderlich ist, muß zur Vollschiffigkeit eine Tiefe von 1·90 *m*, zur Halbschiffigkeit eine Tiefe von 1·20 *m* vorhanden sein. Nun wird aus den beobachteten Wasserständen festgestellt, an wieviel Tagen der betreffenden Jahre die Elbe bei Dresden und bei Magdeburg mit voll beladenen, mit dreiviertel bis voll beladenen und mit halb bis dreiviertel beladenen Schiffen befahren werden konnte; daraus läßt sich ein zutreffendes Urteil über den Umfang gewinnen, in dem in wasserreichen und in wasserarmen Jahren die Schiffahrt mit Schiffen von 1·75 *m* Tiefgang ausgeführt werden konnte. Eine gleiche Berechnung mußte dann noch einmal unter der Voraussetzung durchgeführt werden, daß alle geplanten Fahrwasserverbesse-

Digitized by Google

rungen beschafft sind. Durch die im Reichsgesetz vom 24. Dezember 1911 vorgesehene Niedrigwasserregulierung wird, wie schon erwähnt worden ist, die Mindesttiefe der Elbe bei allerniedrigstem Wasserstande oberhalb der Saalemündung von 0·6 *m* auf 1·25 *m* vermehrt worden. Eine weitere, sehr nützliche, aber verhältnismäßig viel geringere Vermehrung der Tiefen kann dadurch erzielt werden, daß die im Berauntale unterhalb Pilsen geplanten Staubeckenanlagen ausgeführt werden. Aus diesen Staubecken, deren Anlage von einer großen Zahl Gewerbetreibenden und verschiedenen Körperschaften Böhmens lebhaft betrieben wird, würden in wasserarmen Zeiten sekundlich 20 m^3 Nachschußwasser zur Hebung des Wasserspiegels der Elbe abgelassen werden können. Die hiedurch ermöglichte Hebung des Wasserstandes ist für Dresden zu 0·26 *m* und für Magdeburg zu 0·16 *m* berechnet worden. Aus der derart einmal für den jetzigen Zustand, das zweite Mal für den Zustand nach vollständiger Durchführung der Fahrwasserverbesserungen durchgeführten Untersuchung hat sich nun ergeben, daß auf die erste Frage zu antworten ist:

Das Fahrwasser der Elbe kann zurzeit noch nicht als eine gleichwertige Fortsetzung der auf österreichischem Gebiet zu schaffenden Wasserstraßen betrachtet werden. Es wird aber durch die Ausführung der in dem Reichsgesetz vom 24. Dezember 1911 vorgesehenen Niedrigwasserregulierung und durch die bei Ausführung der für das Berauntal geplanten Staubecken diese Gleichwertigkeit erhalten. Die Elbe wird nach Ausführung dieser Werke nur ausnahmsweise nicht von voll beladenen Kanalschiffen befahren werden können. Diese Ausnahmen können sich nur in ganz wasserarmen Jahren auf Zeiträume von längerer Dauer ausdehnen, und in mehr als der Hälfte dieser Ausnahmezeiten wird mit dreiviertel bis voller Ladung, in der Restzeit immer noch mit halber bis dreiviertel Ladung gefahren werden können.

Zur Beantwortung der zweiten Frage müssen vergleichende Frachtenrechnungen angestellt werden. Es ist nun untersucht worden, wie hoch sich die Fracht für Getreide stellen wird, das von Rumänien nach Hamburg bestimmt ist, erstens, wenn es auf dem Seeweg über Constanza befördert wird, zweitens, wenn es durchgehend auf der Eisenbahn verfrachtet wird, und drittens, wenn man es auf dem Binnenschiffahrtswege, von Rumänien bis Wien auf der Donau, dann auf dem Kanal Wien—Prerau—Pardubitz und endlich auf det Elbe von Pardubitz bis Hamburg verfährt. Bei der Berechnung der Fracht auf den beiden ersten Wegen sind die vor dem Kriege tatsächlich gezahlten Frachtsätze zugrundegelegt worden. Bei der Berechnung für den dritten Weg konnte das nur teilweise geschehen. Bei den Frachten für die Wasserwege, die noch nicht vorhanden sind, oder deren Verkehrsbedingungen durch die vorzunehmenden Fahrwasserverbesserungen wesentlich verändert werden, ist eine Berechnung nach bewährten Erfahrungssätzen durchgeführt worden. Natürlich sind auch alle Gebühren und Abgaben bei der Berechnung zur Geltung gebracht, und zwar verhältnismäßig hohe Abgabensätze, damit die Rechnung keinesfalls zu günstig ausfiele.

Das Endergebnis dieser Berechnungen ist gewesen, daß 1 *t* Getreide von einem mittleren Orte Rumäniens nach Hamburg befördert werden kann: Auf dem Seewege über Constanza je nach der wechselnden Höhe der Seefrachten zu M 14 bis 22, auf dem Binnenschiffahrtswege über die Donau, die Verbindungskanäle und die Elbe für M 48 und auf dem Eisenbahnwege für M 75. Nimmt man eine mittlere Seefracht an, so stellen sich die Kosten der Beförderung zur See, auf dem Binnenschiffahrtswege und auf der Eisenbahn wie 18 : 48 : 75 oder wie 3 : 8 : 12·5. Es geht hieraus erstens hervor, daß der zu schaffende Binnenschiffahrtsweg nicht die geringste Aussicht hat, in den Beziehungen zwischen Hamburg und Rumänien an die Stelle des Seeweges zu treten, daß also die mehrfach ausgesprochene Annahme, der Elbe-Donau-Weg werde eine neue leistungsfähige Verbindung zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meere schaffen, nur ein Traumgebilde ist, dem nichts in der Wirklichkeit entspricht. Es geht aus den gewonnenen Zahlen aber weiter hervor, daß der zu schaffende durchgehende Elbe-Donau-Weg dem Eisenbahnwege weit überlegen ist. Er wird für den Verkehr zwischen vielen Orten an der mehr als 3000 *km* langen Wasserstraße sehr segensreich wirken, und zwar um so mehr, als die Donaufrachtsätze, die bislang noch unverhältnismäßig hoch gewesen sind, infolge des wachsenden Verkehrs, namentlich auch der Zunahme der Talfrachten zweifellos noch herabgehen werden.

Der die Rechnungen in ihren Einzelheiten erläuternde Vortrag wurde durch in großem Maßstabe ausgeführte Wandkarten und zeichnerischen Darstellungen erläutert und schloß mit den folgenden Worten:

„Ich hoffe, daß meine Ausführungen bei Ihnen die Überzeugung gestärkt haben, daß eine durchgehende Elbe-Donau-Wasserstraße von der böhmischen Mittelelbe bei Pardubitz abzuzweigen und dem zu schaffenden Donau-Oder-Kanal anzuschließen ist, daß das Fahrwasser der Elbe nach der Durchführung der Niedrigwasserregulierung der Elbe und der Erbauung der Staubecken im Berauntale eine leistungsfähige Fortsetzung der in Österreich herzustellenden, für den Verkehr von 600 bis 1000 *t*-Schiffen bestimmten Kanäle sein wird, daß die so zu schaffende durchgehende Elbe-Donau-Wasserstraße für den Verkehr zwischen den von ihr berührten Handelsplätzen gegenüber den jetzt allein in Betracht kommenden Eisenbahnverbindungen sehr bedeutende wirtschaftliche Vorteile bieten wird und daß wir aus diesen Gründen mit ganzer Kraft die weitere Durcharbeitung der Entwürfe für die neue Wasserstraße und deren Verwirklichung betreiben sollten."

Ein österreichischer Arbeitsausschuß für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Donau-Oder-Elbe. Die Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg richtete gemeinschaftlich mit dem Elbeverein in Aussig an die wichtigsten öffentlichen Körperschaften und Vereinigungen in Niederösterreich, Böhmen, Mähren und Schlesien, in deren Vorteil die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Donau-Oder-Elbe liegt, die Einladung, zu einer Zweckvereinigung zusammenzutreten. Ihr soll die Aufgabe zufallen, festzustellen, welche Bedeutung dem Elbe-Donau-Oder-Kanal, als der kürzesten und billigsten Verbindung des Südostens mit dem Norden Europas für Mitteleuropa im allgemeinen und für die von dieser Wasserstraße durchzogenen Gebiete im besonderen zukommt, die öffentliche Meinung, die Behörden und gesetzgebenden Körperschaften über die Wichtigkeit und Notwendigkeit dieses Großschiffahrtsweges aufzuklären und endlich die Baupläne, die Bau- und Betriebskostenrechnung für ihn zu prüfen und die zweckmäßigste Linienführung zu ermitteln. Der Arbeitsausschuß soll von vornherein an keine starren Formen gebunden werden, um seine volle Beweglichkeit und Handlungsfähigkeit zu gewährleisten und wird daher als freie Vereinigung gebildet werden. Die Kosten der Geschäftsführung werden durch Umlegen auf die dem Ausschusse angehörenden Körperschaften gedeckt. Die Vorschläge der Reichenberger Kammer sind, wie sie hervorhebt, das Ergebnis vollen Einvernehmens mit den beteiligten Kreisen im Deutschen Reiche. Dort wird auf Grund von Anträgen, die von den Elbe- und den Oderinteressenten bereits angenommen sind, eine, dem gleichen Zwecke dienende Körperschaft, wahrscheinlich in der Form eines eingetragenen Vereines, gebildet werden, die ihre Tätigkeit in ununterbrochener Berührung mit dem österreichischen Arbeitsausschusse entwickeln soll. Zu diesem Zwecke ist eine gegenseitige Vertretung in den beiden Vereinigungen vorgesehen. Außerdem wird aus den beiden Körperschaften ein gemeinsamer Aus-

Digitized by Google

schuß gebildet werden, der dafür Sorge tragen wird, daß jene ihre Arbeit nach gleichen Grundsätzen verrichten und daß doppelte Arbeit vermieden wird. Dieser gemeinsame Ausschuß wird aus 24 Mitgliedern bestehen, von denen je die Hälfte von dem österreichischen Arbeitsausschusse und dem Vereine im Deutschen Reiche entsendet werden soll. Eine Reihe von Beitrittserklärungen sind der Reichenberger Kammer bereits zugegangen, und es kann wohl die Hoffnung ausgesprochen werden, daß auf diesem Wege dem Zustandekommen der Wasserstraße von der Donau über die Oder zur Elbe wirkungsvolle Dienste werden geleistet werden können.

Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar. Am 9. Dezember 1915 wurde in einer aus Bayern, Württemberg, Baden und Hessen stark besuchten Versammlung zu Stuttgart der Südwestdeutsche Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar gegründet. Der Versammlung wohnten an Vertreter der Regierungen, Stadtverwaltungen, Handelskammern und sonstigen wirtschaftlichen Vereinigungen, zahlreiche Angehörige der Handels- und Industriekreise sowie Reichs- und Landtagsabgeordnete aus den genannten Bundesstaaten. Das Ziel des neugegründeten Vereins ist, zur Stärkung des mitteleuropäischen Wirtschaftsgebietes einen großen westöstlichen Schiffahrtsweg durch Verbindung von Rhein und Donau mittels Herstellung eines Großschiffahrtswege auf dem Neckar, seiner Weiterführung bis zur Donau, der Einrichtung der Großschiffahrt auf der Donau bis Ulm und ihrer Weiterführung von Ulm zum Bodensee und Rhein zu schaffen. In dem neuen Kanalverein ging das bisherige Neckar-Donau-Kanalkomitee auf, zu dem sich das im Jahre 1897 gegründete Neckarkomitee im Jahre 1903 erweitert hatte. Die Gründung des Vereins bedeutet die einheitliche Zusammenfassung aller bisherigen Bestrebungen nach dem Ausbau der Wasserstraßen zwischen Rheinpfalz, Baden, Hessen, Württemberg und Bayern unter Zurückstellung der mannigfachen bisherigen Gegensätze, wie sie zum Beispiel lange Zeit zwischen Baden und Württemberg in der Frage der Schiffahrtsabgaben bestanden hatten.

VERSCHIEDENES.

Der Verkehr der kgl. ungarischen Staatsbahnen im dritten Kriegswinter. Der Pester Lloyd vom 24. Dezember 1916 enthält hierüber folgende Mitteilung: Unsere Staatsbahnen machen heuer bereits den dritten Kriegswinter mit. Trotz der unendlichen Schwierigkeiten, die sich infolge der durch die außerordentlich großen Bedürfnisse des Kriegszustandes bedingten Notwendigkeiten im Staatsbahnverkehr zeigen, muß festgestellt werden, daß unsere Staatsbahnen die ihnen zufallende riesige Aufgabe vorzüglich gelöst haben. Wenn wir die Verkehrsverhältnisse im Auslande mit den unserigen vergleichen, gelangen wir zu dem Schlusse, daß bei uns sich auch im dritten Kriegswinter der Verkehr verhältnismäßig günstig gestaltet. Natürlicherweise mußte mit Rücksicht auf die außerordentlichen Anforderungen und die vielen Schwierigkeiten Sparwirtschaft betrieben werden, um mit dem Bedienstetenstande, den Betriebsstoffen und den Betriebsmitteln auszukommen. Auch in bezug auf die Beschaffung und Verwendung der Betriebsstoffe waren große Schwierigkeiten zu überwinden. In erster Reihe gilt das von der Kohle. Hiebei fiel der zeitweilige durch den rumänischen Einbruch erlittene Verlust des ganzen Zsiltaler Kohlenbeckens schwer ins Gewicht, weil dieses ungefähr den vierten Teil des regelmäßigen Kohlenbedarfes der ungarischen Staatsbahnen deckt. All das hatte natürlich eine Verminderung namentlich der Personenzüge zur Folge. Seit Kriegsausbruch wurden ungefähr 52% der gesamten personenbefördernden Züge aufgelassen, doch erfolgte dies stufenweise und ohne Gefährdung der wichtigsten Verkehrsbedürfnisse. Auf den allerwichtigsten Hauptstrecken verkehren auch heute noch Schnellzüge und auch der Verkehr der Speise- und Schlafwagen wurde teilweise aufrechterhalten. Da in Deutschland seit Kriegsausbruch ungefähr 32 % der Personenzüge eingestellt wurden, dort die Ausrüstung der Eisenbahnen eine namhaft bessere ist und infolge der Lage der Kriegsschauplätze die ungarischen Bahnen in höherem Maße in Anspruch genommen werden, können wir den Vergleich mit dem Auslande in bezug auf die ungestörte Aufrechterhaltung des Verkehres auch im dritten Kriegswinter vollauf ertragen. Welch große Verkehrsleistungen unsere Staatsbahnen auch derzeit vollbringen, beweist der Umstand, daß die bisher erreichte größte Einnahmeziffer eines Geschäftsjahres 474 Millionen Kronen betrug, im Betriebsjahr 1915/16 aber die Gesamteinnahmen auf 679 Millionen gestiegen sind. Hiebei muß berücksichtigt werden, welch riesige Sendungen für die Heeresverwaltung zu sehr geringen Frachtsätzen befördert wurden.

Das österreichische Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1914. Im Jahre 1914 wurden in Österreich 7351 Telegraphenstationen gegen 7282 im Jahre 1913 gezählt. Die Telegraphenlinien maßen 47.667·92 *km* (47.518·79 *km*). Die Länge der Drähte betrug 247.131·66 *km* (242.899·77 *km*). Die Zahl der beförderten Telegramme belief sich auf 21,047.517 (23,342.840) Stück. Die Funkentelegraphie als jüngster Zweig der Telegraphie tritt mit den überseeischen Kabelanlagen wegen der geringeren Anlagekosten bei den Funkenstationen in bedeutendem Maße in Wettbewerb, doch bietet die galvanische Beförderung, was vielfach zu deren Bevorzugung führt, namentlich den Vorteil größerer Schnelligkeit. Österreich ist seinerzeit allen übrigen Verwaltungen durch Verstaatlichung des Funkentelegraphenwesens vorangegangen. Der private Funkentelegrammverkehr mußte Anfang August 1914 in Anbetracht der Kriegsereignisse eingestellt werden. Im Jahre 1914 wurden bis zum August von den österreichischen Stationen 6772 Funkentelegramme behandelt; 1913 zählte man deren 10.517. Da sich diese Zählung aber auf das ganze Jahr erstreckt, ist zweifellos für 1914 eine Verkehrssteigerung anzunehmen. Was den Fernsprecher betrifft, zählte man in Österreich im Jahre 1914 1475 (1424) Ortsnetze mit 167.746 (157.933) Abonnentenstationen, 1894 (1844) Telephonzentralen und 2286 (2235) öffentliche Sprechstellen (ohne Zentralen). Zwischenstädtische Leitungen gab es im Jahre 1914 950 (928). Die Zahl der vermittelten Gespräche belief sich auf 403,213.744 (388,138.111). Von diesen Gesprächen entfielen 396,880.039 auf den Ortsverkehr und 6,325.705 auf den zwischenstädtischen Verkehr. Ferner wurden 2,713.684 telephonisch vermittelte Telegramme, 20.436 Phonogramme und 14.078 telegraphische Gesprächsaufforderungen gezählt. („Z. d. Ö. I.- u. A.-V.“)

KLUBNACHRICHTEN.

Bericht über die Klubversammlung am 9. Jänner 1917.

Der Vorsitzende Exz. Dr. v. Wittek eröffnet die Versammlung mit folgenden geschäftlichen Mitteilungen:

Seit der letzten Klubversammlung sind unserem Klub beigetreten als ordentliche Mitglieder die Herren:
Ing. Isidor Schnürdreher, Inspektor der Südbahn,
Viktor Stadler, Oberinspektor der Kaiser Ferdinands Nordbahn;
als außerordentliche Mitglieder:
Frau Auguste v. Borota, k. u. k. Oberstenswitwe,
Herr Dr. Robert Gerstmann, Chefmathematiker des „Anker“,
Herr Rudolf Gerstmann, Kaufmann,
Ihre Exzellenz Frau Melanie Liharzik,
Herr Hugo Schuster, Stadtbaumeister.

Bei der nächsten Klubversammlung am 23. Jänner wird Herr Ingenieur Hofrat Hermann Ritter v. Littrow einen Vortrag über „Unsere zukünftigen Nebenbahnen und Zufuhrlinien“ halten.

Digitized by Google

Bei unserem nächsten Donnerstagabend am 11. d. M. wird Frau Helene Kupka die Freundlichkeit haben, für die vortragenden Kunstkräfte vorzusorgen; am 18 d. M. Frau Generaldirektor Irma Teirich-Sueß, am 25. d. M. Professor Roderich Baß.

Heute werden wir das Vergnügen haben, den Vortrag der Frau Helene Gegenbauer über „Das befreite Siebenbürgen und seine Einwohner" zu hören, dem wir mit gespannter Erwartung entgegensehen.

Die Vortragende, selbst Siebenbürger Sachsin, schildert mit glühender Begeisterung die Schönheiten ihres Heimatlandes. Sie gibt uns nach einem geschichtlichen Rückblick auf die Entstehung und Entwicklung Siebenbürgens Einblick in das Leben und Treiben des von zahlreichen Nationen bewohnten Gebietes, flicht in ihre fesselnden Darstellungen über Land und Leute persönliche Erinnerungen ein und gestaltet hiedurch ihre lebensvollen Ausführungen um so packender. Wenn Frau Gegenbauer erzählt, daß die Deutschen in Siebenbürgen, deren es insgesamt etwa 1/4 Million gibt, in den jetzigen Kämpfen 35.000 Soldaten beigestellt haben, bei der Zeichnung einer Kriegsanleihe mit 23 Millionen sich beteiligten, dann sprechen diese Zahlen deutlich für die Vaterlandsliebe ihrer Landsleute. Aber auch von den anderen Nationen des Landes, den ungarländischen Rumänen, den Szeklern, den Magyaren, weiß die Vortragende nur Gutes zu berichten und zeigt insbesondere die erfolgreiche Abwehr des letzten heimtückischen Rumänenüberfalles die Einigkeit aller Volksstämme, wenn es gilt, das gemeinsame Vaterland zu verteidigen und zu schützen. Die Ausführungen der temperamentvollen Sprecherin, die uns ihre Heimat an der Hand vieler schöner Lichtbilder zeigte und beschrieb, fanden ungeteilten Beifall der Zuhörer und wohlverdiente Anerkennung in den Dankesworten des Klubpräsidenten. Der Schriftführer:

Dr. Leipen,

Der heutigen Nummer liegt ein Prospekt „Glücksrad" bei.

Oberbau-Vorarbeiter

für Bahnerhaltung einer schmalspurigen Bergwerksbahn in Niederösterreich

gesucht.

Anbote unter „Gewerkschaft 5686" an **Rudolf Mosse,** Wien, I. Seilerstätte 2.

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 ¤ **Wien X/1** ¤ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

In der Monarchie best eingeführtes **Teilzahlunghaus** der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5. K. k. hand.-ger. prot. Uhrmacher. K. k. beeideter Sachverständiger.

Spenden für die Weihnachtsgaben. Außer den im Berichte über den Damen-Teeabend am 21. Dezember 1916 Genannten hat auch Frau Irma Teirich-Sueß eine Spende für die Weihnachtsgaben an die Soldaten im Felde gewidmet.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

¤ **Eigene Wintersportanlagen.** ¤

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in prächtigster Lage mit eigenem Park

Die Hotelverwaltung

Für das österreichische Patent **Nr. 58685** des Herrn Dr. August Haarmann, Osnabrück, vom 1. Dezember 1912, betreffend:

„Schienenbefestigung für Eisenbahnschwellen"

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht. Gefl. Anfragen zu richten an **Georgs-Marien-Bergwerks- u. Hütten-Verein A.-G.,** Osnabrück.

Gegründet 1842. **Gegründet 1842.**

:: Bis Ende 1915 über 5300 Lokomotiven geliefert. ::

Telegramm-Adresse: **Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt.**
Telephon-Nummer 6 Wiener-Neustadt.

Actien-Gesellschaft

der

Lokomotivfabrik

vormals

G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Abteilung für Lokomotivbau:

Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart, für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen.

Abteilung für Kesselbau:

Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate, sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe.

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:

Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art. Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall.

Vorzüglichste Ausführung. ¤ Prompteste Bedienung.

Digitized by Google

A. Fross- Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

□ Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, □
Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.
Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen,
Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.
Zweigniederlassung: Prag, VII. Bubnaerstraße 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.
Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen,
Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.
Hand- und Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.
◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇
Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Hein- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Brikettwerken in Dziedzitz (Österr. Schlesien).

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 9/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
□ Turin 1911: 2 Große Preise □

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftlangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art, /49
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.

Reservefonds d. Anst.: K 9,940.670, Ges.-Versicherungssumme K 2.806,352.966.
Anzahl der Mitglieder: 169.474.

Schnelldreh-Revolverstahl №5% Marke

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 3. Wien, den 1. Februar 1917. XL. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig M 12, halbjährig M 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig F 20 halbjährig F 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Sprachreinheit und Sprachrichtigkeit im Eisenbahndienste. Von Dr. Franz Hilscher. — Freiheit oder Zwang im Wirtschaftsleben der Zukunft. Vortrag von Karl Přibram. (Schluß folgt.) — Schiffahrt: Schiffahrtskanal Donau-Main-Rhein. Eilgüter-Dampferverkehr auf dem Rhein. Seeschiffahrt ins Innere Schwedens. — Verschiedenes. Kaschau-Oderberger Bahn. Der erste Maritzazug in Sofia. Vermehrung der Beamtenstellen bei den preußischen Staatsbahnen. Das Lehrlingswesen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung. — Buchanzeigen: Bergstadt. Die Annäherung zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn im Eisenbahndienst. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Klubversammlungen im Monat Februar 1917.

Dienstag den 6. Februar, halb 7 Uhr abends, Vortrag der Frau Irma von Höpflingen de Lyro und des Herrn Obersanitätsrates Dr. Andreas Bogdan über „Das Atmen und die Tuberkulose“ mit Lichtbildern.

Dienstag den 20. Februar, halb 7 Uhr abends, Vortrag des Herrn Ladislaus von Rabcewicz über „Winterwanderungen in den Radstätter Tauern“ mit Lichtbildern.

Dienstag den 27. Februar, halb 7 Uhr abends, Vortrag des Herrn Leopold Ritter von Stockert über „Eisenbahn- und Kraftwagen“ mit Lichtbildern. Sämtliche Vorträge finden im Vortragssaale des Klub statt und sind von Klubmitgliedern eingeführte Gäste willkommen.

* * *

Außerordentlicher Demonstrationsvortrag.

Dienstag den 13. Februar, 6 Uhr abends, in der Koch- und Haushaltungslehrerinnen-Bildungs-Anstalt, I. Judenplatz 4, Mezzanin, Demonstrationsvortrag: Frau Regierungsrat Olga Hess, Oberste Fachinspektorin der Koch- und Haushaltungsanstalten Österreichs, und Fräulein Wilhelmine Frerichs, Fachlehrerin an der Koch- und Haushaltungslehrerinnen-Bildungsanstalt in Wien, über „Kriegsküche und Kriegskost“. Zubereitung der Speisen aus den neuesten Streckmitteln. Kostproben.

* * *

Jeden Donnerstag von 5 bis 8 Uhr nachmittags im großen Saale Damen-Teeabend für Kriegsfürsorgezwecke.

Wolle für Strickarbeiten, Tabak und Hülsen für Zigaretten, Leinenstücke für Scharpie vorhanden.

Tee mit Rum oder Zitrone und Brötchen wird zum Preise von 1 Krone für die Tasse verabreicht.

Der gesamte Ertrag wird Kriegsfürsorgezwecken zugeführt.

Für künstlerische Darbietungen wird vorgesorgt.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil“ grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Sprachreinheit und Sprachrichtigkeit im Eisenbahndienste.

Von **Dr. Franz Hilscher.**

Lange vor Ausbruch des noch immer tobenden Krieges und vor dem neuerlichen kräftigen Einsetzen der durch den Krieg befeuerten Sprachreinigung hat die vorliegende Zeitschrift wiederholt Arbeiten, Anregungen und Mitteilungen veröffentlicht, welche die in der Überschrift genannten Ziele verfolgen. Es sei mir erlaubt, nur die im Hefte 29/30 des Jahrganges 1914, anknüpfend an den bekannten Erlaß des Eisenbahnministers Dr. Freiherr von Forster (vom 4. 7. 1913 über Klarheit, Einfachheit, Sprachrichtigkeit und Sprachreinheit der Ausdrucksweise in den Dienstvorschriften und Verlautbarungen der Staatseisenbahnverwaltung) zusammengestellten Vorschläge über Ersatzwörter für eine Reihe vielgebrauchter Fremdwörter zu erinnern, ferner an die im Heft 12, Jahrgang 1914, enthaltene Gegenüberstellung eines Erlasses in ursprünglichen Wortlaute und in einer sprachreinen und sprachrichtigen Fassung usw. Auch die Zeitung des deutsch-österreichischen Eisenbahn-Beamtenvereines hat wiederholt im gleichen Sinne gehaltene Aufsätze gebracht. Mit besonderer Freude sei ferner auf das Buch des Oberbaurates Granzer „Verdeut-

Digitized by Google

schungen im Bau- und Eisenbahnwesen" verwiesen, das bereits in zweiter Auflagen erschienen ist. Hervorzuheben ist ferner, daß einzelne Staatsbahndirektionen und Privatbahnverwaltungen (zum Beispiel Linz, Aussig-Teplitzer Eisenbahn) mit Eifer und Glück die vom Eisenbahnminister gewünschte Richtung verfolgen, indem sie in ihren Erlässen und Bekanntmachungen ein fast reines Deutsch gebrauchen.

Ein ganz besonders erfreulicher, kräftiger Anstoß zum weiteren Fortschritte im Reinigen der deutschen Sprache (Amtssprache) von allem entstellenden, unklaren und überflüssigen fremdsprachigen Flitter ist nun im Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen durch die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft gegeben worden. Diese hat den folgenden Antrag gestellt:

„Dem heutigen Zeitgeiste entsprechend, machen sich von verschiedenen Seiten Bestrebungen geltend, die im Eisenbahnwesen eingebürgerten Fremdwörter durch deutsche Ausdrücke zu ersetzen. Da diese zumeist anerkennenswerten Bestrebungen jedoch ohne gegenseitige Fühlungnahme vor sich gehen, entbehren sie der Einheitlichkeit, was unter Umständen dazu führen kann, daß angewendete Verdeutschungen nicht in dem beabsichtigten Sinne allgemein verstanden werden. Gerade im Eisenbahnwesen muß jedoch dem vorgebeugt werden.

Um nun zu verhüten, daß durch diese Übelstände der Dienst leide, und um die besprochene Bewegung zu vereinheitlichen und damit zu fördern, möchten wir ein gemeinsames Vorgehen der deutschen Eisenbahnverwaltungen in der Frage des Ersatzes der Fremdwörter im Eisenbahnwesen durch deutsche Ausdrücke hiemit anregen.

Da wir die geehrte geschäftsführende Verwaltung des V. D. E. V. für die in erster Reihe berufene Stelle halten, in dieser Frage die Führung zu übernehmen, so erlauben wir uns, Sie zu ersuchen, in der Ihnen geeignet erscheinenden Form im Bereiche des Vereines diesen Bestrebungen zu einem gedeihlichen Durchbruch zu verhelfen."

Daraufhin hat die geschäftsführende Verwaltung des Vereins einen „Gemischten Ausschuß" (gemäß § 11, Abs. 3, der Satzungen) berufen, der als Sprachausschuß wirken und einen sprachwissenschaftlich gebildeten Vertreter des Allgemeinen deutschen Sprachvereines zu seinen Arbeiten zuziehen soll. Die Aufgabe dieses Ausschusses soll darin bestehen, daß für den Dienstgebrauch im ganzen Vereinsgebiet ein das gesamte Eisenbahnwesen umfassendes Verdeutschungsbuch geschaffen werde, das den Verwaltungen wie den Bediensteten das wünschenswerte Verdeutschen erleichtern und die Einheitlichkeit der einzuführenden Ausdrücke gewährleisten soll. Der Ausschuß ist aus folgenden Verwaltungen zusammengesetzt: K. k. Eisenbahnministerium, Württembergische Staatsbahnen, Bayrische Staatsbahnen, kgl. Eisenbahndirektion Köln, kgl. ungarische Staatsbahnen, k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und die kgl. Eisenbahndirektion Berlin. Die Geschäftsführung und der Vorsitz wurde dem k. k. Eisenbahnministerium übertragen.

In der ersten Sitzung dieses Ausschuses (Nürnberg, am 27. und 28. Oktober 1916) wurden für die Arbeit Richtlinien aufgestellt, die sich in folgende Sätze zusammenfassen lassen:

1. Es sollen a l l e in den Vorschriften der einzelnen Verwaltungen, in den Schriften des Vereins und im gegenseitigen Schriftwechsel vorkommenden Fremdwörter gesammelt und für jedes, wenn irgend tunlich, nur ein den besonderen Bedürfnissen des Eisenbahnwesens angepaßtes deutsches Ersatzwort vorgeschlagen werden;

2. es sollen a l l e Fremdwörter, ohne Unterschied der Sprache, aus welcher sie stammen, erfaßt werden.

3. es sollen insbesondere auch die Bezeichnungen für Behörden, Dienststellen, Beamtengruppen, für tarifliche und sonstige Fachausdrücke in die Verdeutschungsvorschläge einbezogen werden.

Der Ausschuß sprach sich auch für die schleunigste Inangriffnahme der Arbeiten aus, teils um einer Zersplitterung durch Sonderbestrebungen einzelner oder einzelner Verwaltungen zuvorzukommen, teils um für die nach dem Kriege sicher notwendig werdende Neuausgabe vieler Dienstvorschriften rechtzeitig eine verläßliche, einheitliche, sprachliche Grundlage zu schaffen.

Um die Vollständigkeit des zu sammelnden Stoffes zu sichern, wurde ein Arbeitsplan, das heißt eine übersichtliche Einteilung des Stoffes und eine Zuweisung bestimmter Gebiete an je eine berichterstattende Verwaltung und mitberichterstattende Verwaltungen angenommen. Der ganze Stoff ist danach in vier große Gruppen geteilt: Allgemeiner Verwaltungsdienst, Verkehrsdienst, Betriebsdienst und Bau- und Werkstättendienst. Zu mitberichterstattenden Verwaltungen wurden auch Verwaltungen herangezogen, die dem Ausschusse selbst nicht angehören. Zum Beispiel die A. T. E., die B. E. B., die kgl. Sächsischen Staatsbahnen usw.

Die Arbeit der Berichterstatter und der Mitberichterstatter ist so gedacht, die Berichterstatter im Rahmen des zugewiesenen Stoffgebietes s ä m t l i c h e Fremdwörter aus den Drucksachen, Verordnungen und Dienstbefehlen einschließlich der im Schriftenaustausch des täglichen Lebens vorkommenden, sammeln und in der Buchstabenfolge unter Beisetzung des vorgeschlagenen Ersatzwortes in ein Verzeichnis aufnehmen. Diese Zusammenstellungen sollen dann den Mitberichterstattern zur Ergänzung zugesendet werden. Die Zusammenstellungen sollen bis 1. März 1917 an die Mitberichterstatter und von diesen bis 1. April 1917 an die geschäftsführende Verwaltung gesendet werden, die eine Endzusammenstellung zu verfassen und den Gemischten Ausschuß für den Mai oder Juni 1917 zu einer neuerlichen Sitzung einberufen soll.

Sehr erfreulich ist endlich, daß sich auch im Vereine Deutscher Straßen- und Kleinbahnverwaltungen ein Verdeutschungsausschuß gebildet hat. Ein Vertreter dieses Ausschusses wird unserem Ausschusse in einem späteren Arbeitsabschnitte zugezogen werden.

Digitized by Google

Bemerkenswert ist, daß sich der Ausschuß einmütig und ohne Zögern für den Antrag entschieden und den Rahmen seiner Arbeiten soweit gesteckt hat. Denn wenn man die Ängstlichkeit und die vielen Bedenken kennt, die in manchen Kreisen der Eisenbahnbeamtenschaft, insbesondere Österreichs, in unserer Frage herrschen, so muß man die frische und zielsichere Art des Ausschusses dankbar anerkennen.

Was nun die Grundsätze anbelangt, nach denen bei der ganzen Arbeit vorgegangen werden soll, so ist vor allem zu bedauern, daß diese leider nicht in der scharfen Fassung in der Niederschrift enthalten sind, wie sie oben, aus dem Sinne dieser Niederschrift ausgezogen, dargelegt wurden. Es ist nämlich zu befürchten, daß bei den vielen mitarbeitenden Verwaltungen mancherlei verschiedene Auffassungen über die Niederschrift zu Tage treten werden, was auf das Ergebnis der höchst umfangreichen und schwierigen Arbeit leicht nachteilig einwirken kann. Unrichtig ist der in der Niederschrift auch zum Ausdruck gekommene Wunsch, daß für jedes Fremdwort nun je ein deutsches Ersatzwort vorgeschlagen werden soll. Das ist bei der schwammigen Vieldeutigkeit vieler Fremdwörter nicht möglich; der Ausschuß wird je nach dem Zusammenhange, in dem das Wort steht, mehrere Ersatzwörter aufnehmen müssen. Sonst ist mit Sicherheit zu erwarten, daß sich in vielen Fällen das vorgeschlagene Ersatzwort weder sinn- noch sachgemäß erweisen wird.

Zu weit scheint mir der Grundsatz zu gehen, daß auch alle im gewöhnlichen Leben gebräuchlichen, daher auch im Schriftwechsel verwendeten Fremdwörter der Umgangssprache aufgenommen werden sollen. Diese Worte sind ohnehin in ausreichender Vollständigkeit und mit trefflichen Verdeutschungen in den ausgezeichneten Verdeutschungsbüchern des Allgemeinen deutschen Sprachvereines zu finden.

Durchaus zuzustimmen ist dem Satze, daß Fremdwörter ohne Unterschied der Ursprungssprache aufzunehmen sind. Denn es handelt sich n i c h t um eine Feindseligkeit gegen die Sprachen unserer jetzigen Feinde, sondern darum, die deutsche Sprache ebenfalls auf jenen Stand zu heben, den die Sprachen aller wirklichen Kulturvölker einnehmen, nämlich, durch die Mittel der e i g e n e n Sprache alles auszudrücken. Was uns Deutschen doch um so leichter gelingen muß, als unsere Sprache zu den reichsten zählt, die es gibt. Der Zustand muß aufhören, der in unserem Schrifttum allgemeiner und fachlicher Art, in den Vorschriften und im Schriftwechsel so häufig zu finden ist, daß die deutschen Worte eigentlich als Fremdworte wirken unter der Masse der übrigen, aus allen möglichen anderen Sprachen stammenden Worten.

Ein ganz wesentlicher Grund für die Verdeutschung auch im Eisenbahnwesen liegt in der Notwendigkeit, gerade in unserem Fache vollkommen deutlich und unzweideutig zu sein, was aber bei den allermeisten Fremdworten nicht zutrifft. Man lese einmal die oft verblüffende Vielheit der möglichen und notwendigen Verdeutschungen für eine Menge der von unseren Fremdwörtlern stets im Munde geführten Fremdworte, in dem ausgezeichneten Verdeutschungsbuche von S a r r a z i n, zum Beispiel: Idee, Interesse usw., die bis zu 30 und mehr grundverschiedene Bedeutungen haben, so daß ein scharf denkender und auf Klarheit haltender Leser sich immer erst die richtige Bedeutung, oft mit Mühe, suchen muß. Diese Verschwommenheit duldet die deutsche Sprache nicht, sie fordert genaues Denken und genauen Ausdruck des Gedachten.

Einen Wunsch hätte ich noch auszusprechen; der Ausschuß hat weder ausdrücklich noch andeutungsweise gesagt, daß auch jene Fremdworte aufzunehmen sind, die in Gesetzen, Verordnungen, Satzungen u. dgl. vorkommen. Denn viele ängstliche Gemüter meinen, ein deutsches Ersatzwort sei in solchen Fällen unzulässig, so lange eben das Gesetz usw. nicht geändert sei. Das ist ein grundfalscher Standpunkt, denn da müßten wir lange warten, ehe wir unsere Eisenbahnsprache rein deutsch hätten. Auch in diesen Fällen ist die scharf geprägte Verdeutschung ganz unbedenklich; denn wir haben ja das Verdeutschungsbuch, in dem jeder Zweifler nachlesen kann, und wir können ja wenn so ein Wort das erstemal vorkommt, das Fremdwort daneben setzen.

Die schwierigste Aufgabe wird die Auffindung annehmbarer Ersatzworte für die vielen fremdsprachigen Bezeichnungen von Ämtern und Beamtengruppen sein. Hier kann nur ein völliges Neuschaffen helfen: denn ein Übersetzen würde sicher etwas völlig Unbrauchbares ergeben, da die allermeisten derartigen Amtsbezeichnungen jede Beziehung auf das Amt, eigentlich jeden Sinn verloren haben. Zum Beispiel Assistent, Adjunkt—Beisteher, Helfer!? usw.

Wir wollen hoffen, daß das schwere, wichtige Werk gelinge. Es ist des Schweißes vieler Edlen wert!

Manche brauchbare Vorarbeit ist bereits getan, die zweckmäßig zu verwerten sein wird. Einiges im Bereiche der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung bereits Geleistete möge daher hier Platz finden.

Freiheit oder Zwang im Wirtschaftsleben der Zukunft.

Vortrag, gehalten am 21. November 1916 im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten. von Karl Pilbram.

In den ruhigen Stunden des Lebens, da der Alltag mit seinen tausend kleinen Forderungen, die alle gebieterisch nach Erfüllung drängen, sein unbeschränktes Herrscherrecht ausübt, weist der tätige, schaffensfreudige Mensch ein Grübeln über die letzten Ziele und Pläne seines Lebens von sich ab; er muß es tun, weil ihm alle Klarheit der Entschließung geraubt würde, wollte er ständig von neuem an den großen Forderungen moralischen Sollens seine Entscheidungen messen. Die Gewohnheit des Handelns nach bestimmten, für den Alltag passenden Grundsätzen tritt an Stelle jeder tieferen Erwägung. Aber es gibt Zeiten, in denen für jeden mit unausweichlicher Gewalt die großen, entscheidenden Fragen des Lebens sich erheben, in denen er in seinem Inneren die längst vergessenen Ideale des Sollens sucht, und vielleicht mit Bestürzung erkennt, daß ihm der Glaube an sie in dem gleichmäßig dahinströmenden Treiben des Alltags abgebröckelt ist.

Dieses Schauspiel wiederholt sich im Leben der Staaten und Völker, das sich ja schließlich aus dem Leben von Tausenden zusammensetzt. Wie könnten wir sonst von dem Geiste

Digitized by Google

einer Zeit, von den Anschauungen eines Volkes reden? In großen Kämpfen, im bewegten Streite der Meinungen bilden sich bestimmte Überzeugungen, die fortab, oft zu dogmatischen Grundsätzen erstarrend, das politische Sollen beherrschen. Bis, vor allem unter dem tiefen Einflusse großer gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Wandlungen, erst vereinzelt, dann immer häufiger und vernehmlicher, die bange Frage gestellt wird, ob denn das, was den Vätern als unerschütterliche Überzeugung galt, was wir selbst noch gestern für unzweifelhaft hielten, auch für die Zukunft als Richtschnur für unser politisches Wollen gelten dürfe.

So stehen wir heute vor der Frage, ob Zwang oder Freiheit im Wirtschaftsleben herrschen sollen; wir stehen wieder vor dieser, im Zeitalter der Aufklärung so viel umstrittenen Frage, die das 19. Jahrhundert in seinen besten Vertretern der Wirtschaftsphilosophie für unbedingt entschieden hielt, deren grundsätzliche Beantwortung für Regierungen und Parlamente aller Kulturstaaten keinen Zweifel mehr gestattete. Das Ende des 18. und die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts hatten — in manchen Staaten rascher und durchgreifender, in anderen zögernd und mit mancherlei Vorbehalten, aber doch überall, den Bruch mit den alten Beschränkungen des Wirtschaftslebens gebracht, wie sie noch vom Mittelalter her bestanden und jede freie Entfaltung der Kräfte lähmten: die Freiheit des Bauern in der Verfügung über sein Grundstück, die Freiheit des Gewerbetreibenden in der Ausübung seines Gewerbes, des industriellen Unternehmers in der Ausgestaltung seines Betriebes, der Auswahl der Arbeiter und der Bestimmung der Arbeitsbedingungen, Freiheit des Handels und Verkehrs, Freizügigkeit für alle; kurz das Wirtschaftsleben war für ein Gebiet erklärt worden, auf dem die Weisheit der staatlichen Politik kein Feld der Betätigung finden dürfe. Nur die rechtliche Ordnung habe die Staatsverwaltung auch hier aufrechtzuerhalten den Streit der Parteien zu entscheiden, für jene Einrichtungen der Erziehung und des Verkehrs zu sorgen, welche sonst vernachlässigt würden; die Bestimmung darüber aber, wohin eigentlich die Entwicklung des Wirtschaftslebens gehe, welche Güter denn eigentlich erzeugt, wohin sie versendet und veräußert, wie sie unter die Verbraucher verteilt werden sollen, woher man die Rohstoffe und die Arbeiter, woher man das Kapital beschaffe, unter welchen Bedingungen all diese Produktionsfaktoren in den Dienst der Wirtschaft gestellt werden — diese Fragen zu beantworten, sei keine noch so kluge Behörde imstande; dies zu wähnen, sei der fast lächerliche Irrtum der zünftlerisch gesinnten Vergangenheit gewesen. Der private Unternehmer, der einzelne Landwirt und Gewerbetreibende, der Bankdirektor und der Fabrikant, der Leiter des Verkehrsunternehmens und der Händler, sie alle seien sich im dunklen Drange ihres Erwerbstrebens des rechten Weges wohl bewußt. Indem jeder seinen wirtschaftlichen Vorteil suche, wirke er, wenn ihm nur Freiheit der Betätigung gelassen werde, an der höchsten Kraftentfaltung des Wirtschaftslebens mit, als kleines Glied in einer unendlichen Kette. Die Beobachtung des Forschers könne aufdecken, wie dies wunderbare Zusammenwirken der Kräfte stattfinde; ihnen Maß und Ziel vorschreiben zu wollen, sei verblendete Selbstüberhebung einer sich allmächtig und überklug dünkenden Staatskünstelei.

Freilich, jener geniale und doch halbsophistische Gedanke, daß sich aus dem unbewußten Wirken all jener Tausenden von Kräften eine gottgewollte Harmonie, das höchste Glück und die höchste Bedürfnisbefriedigung aller Klassen und Schichten der Bevölkerung ergebe, dieser optimistische Traum einer von der Größe der neuen Forderungen berauschten Weltanschauung erwies sich bald als ein verhängnisvoller Irrtum. Vor allem die scharfe Kritik, die sozialistische Theoretiker an der Ordnung des Wirtschaftslebens auf Grund der freien Verfügung des Kapitalisten über seine Produktionsmittel übten, zeigte, wie weit die Zustände der Wirklichkeit von dem Ideale entfernt waren, wie schwer die breiten Massen der Bevölkerung unter dem erbarmungslosen Streben des Kapitalisten nach Erwerb und Gewinn litten, wie tief auch die regelmäßig wiederkehrenden Krisen, die ihre letzte Ursache eben in der mangelnden Ordnung, in der „Anarchie der Produktion" zu finden schienen, den glücklichen Unternehmer in seiner Existenz bedrohten.

So begann denn der Staat seit den letzten Jahrzehnten des freiheitlichen 19. Jahrhunderts, erst zögernd, dann immer entschiedener, in das Wirtschaftsleben einzugreifen, zum Schutze des wirtschaftlich Schwachen, von den übermächtigen Kapitalisten Bedrohten. In der staatlichen Sozialpolitik, der Mittelstandspolitik, entstand ein ganzes System von Maßnahmen, bestimmt, dem Gedanken einer ausgleichenden Gerechtigkeit im Wirtschaftsleben wieder Eingang zu verschaffen, der rücksichtslosen Ausbeutung der einen durch die anderen eine Schranke aufzurichten. Gleichzeitig zeigten sich deutlich wahrnehmbare Bestrebungen, die auf Vereinigung der gleichgerichteten Interessen, auf Beseitigung des schonungslosen Wettbewerbes durch Verständigung, durch gegenseitige Bindung gerichtet waren. In den Kartellen der Unternehmer, in den Gewerkschaften der Arbeiter wurde der freie Wettbewerb, das gegenseitige Unterbieten durch Vereinbarungen zur Beherrschung des Marktes ersetzt, in den verschiedenen Formen genossenschaftlicher Verbände eine gemeinsame Bedarfsdeckung versucht. So schien schon vor dem Kriege das Zeitalter der völligen Vereinzelung im Wirtschaftsleben wieder überwunden zu sein, die Propheten erblickten in diesen neuen Bildungen die Ansätze für eine verheißungsvolle zukünftige Entwicklung, die von neuem aus dem Reiche der allzugefährlichen Freiheit in jenes der Ordnung und Regelung hinüberführe.

Diese Entwicklung wurde jäh und unvermittelt durch den Krieg unterbrochen. Uns beschäftigt aber hier nicht die Frage, welche tatsächliche Veränderungen er im Wirtschaftsleben hervorgebracht hat, wie er durch Entziehung von Arbeitskräften, durch Abschnürung vom Auslande, durch Lähmung der Zufuhr an Rohstoffen und Hemmung der Ausfuhr an inländischen Erzeugnissen, durch Verwüstung von ertragreichen Gebieten, durch Verhinderung der regelmäßig wiederkehrenden Neuanlagen in Landwirtschaft und Industrie, durch einschneidende Verschiebung des Bedarfs, durch den Zwang zur übermäßigen Vermehrung des umlaufenden Geldes, durch tiefe Verschuldung des Staates, die der Volkswirtschaft ihr Kapital entzieht, durch die mit der Preisrevolution zusammenhängende Verschiebung in der Verteilung des Einkommens eine Veränderung der Beschaffenheit unserer Volkswirtschaft hervorgebracht hat, deren Folgen die Entwicklung der kommenden Jahrzehnte bestimmen werden. Was unsere Aufmerksamkeit hier fesselt, ist etwas anderes: die Frage, inwieferne unter dem Druck der gewaltigen politischen und militärischen Ereignisse die Freiheit des Wirtschaftslebens, der Grundsatz des freien Wettbewerbes entscheidende Erschütterungen erfahren hat.

Ganz deutlich läßt sich bei Betrachtung der staatlichen Wirtschaftspolitik während der Kriegszeit beobachten, wie die Verwaltung, anfangs wider Willen und zögernd, unter dem Drucke der zunehmenden Not aber immer energischer daran schritt, das Wirtschaftsleben einer bewußten Regelung zu unterwerfen. Die Geschichte unserer Mehl- und Brotversorgung ist eines der lehrreichsten Kapitel in dieser Erstarkung des Zwangsgedankens. Vier Monate währte es, ehe die Regierung sich überhaupt zu einem Eingriff entschloß, zur gelindesten — übrigens fast wertlosen Maßnahme, zur Erlassung von Höchstpreisen für Getreide und Mehl; dazu

Digitized by Google

kamen gewisse Ausmahlungsvorschriften. Dann erst wird mit der zunehmenden Not an Brotfrüchten ein Verteilungssystem eingeleitet, das mit einer Festsetzung des Kopfanteiles des Verbrauchs beginnt, später zu einer Beschlagnahme und einheitlichen Aufteilung der ganzen Ernte führt, und endlich in eine Zuweisung der Verkaufstellen an jeden einzelnen Verbraucher mündet. In ähnlicher Weise wird ein unentbehrlicher Rohstoff nach dem anderen, sobald sein Vorrat im Vergleiche zu dem dringenden Bedarfe allzu knapp zu werden beginnt, der vereinheitlichten Bewirtschaftung unterzogen; eine Rohstoffzentrale nach der anderen wächst aus dem Boden der Vorratsarmut: Metall-, Woll-, Baumwoll-, Spiritus-, Melasse-, Zucker-, Leder-, Futtermittelzentralen — die Liste ist damit längst nicht erschöpft. Ein leitender Gedanke beherrscht all diese Einrichtungen der Kriegszeit, der in schroffem Widerspruche steht zu dem Systeme des freien Wettbewerbes: nicht jener soll die Produktionsmittel erhalten, der am meisten für sie bietet, sondern der, in dessen Unternehmen sie der volkswirtschaftlich dringendsten Verwertung, vor allem der Verarbeitung für den Heeresbedarf zugeführt werden. Die Verwaltung entscheidet also über die Dringlichkeit des Bedarfs, sie überläßt diese Entscheidung nicht mehr, wie in den Zeiten des freien Wirtschaftsverkehres dem Wettbewerbe der Unternehmer, das heißt den größten Aussichten der Ertragsfähigkeit. Besonders fesselnd ist es dabei, zu beobachten, wie sich der Zwangsgedanke gerade jene Unternehmerverbände zunutze macht, die auf dem Boden des freien Wirtschaftslebens entstanden sind. Die ehemaligen Kartelle sind es, die, soweit sie zur Verfügung standen, die natürlichen organisatorischen Grundlagen für die Rohstoffverteilung und die staatliche Bedarfsdeckung lieferten. Was das Eigeninteresse schuf, wird nun dem Staatsinteresse dienstbar gemacht.

Wie die Rohstoffe, so ergreift der Zwang auch die ganzen Unternehmungen und die arbeitenden Menschen. Es steht dem Unternehmer, dessen Betrieb wichtige Bedarfsgegenstände, vor allem der Heeresverwaltung, zu liefern vermag, nicht mehr frei, die Lieferung einfach abzulehnen; die staatliche Verwaltung übernimmt die Führung des Betriebs, wenn er sich weigert, so wie für die Landwirtschaft das Recht der Gemeinden zur Bebauung brachliegenden, ertragsfähigen Bodens ausgesprochen ist. Der Arbeiter in einem „staatlich geschützten Unternehmen" ist der freien Verfügung über seine Arbeit beraubt, denn er darf sie nicht verweigern. Die Einführung der allgemeinen Arbeitspflicht im Deutschen Reiche hat diesen Gedanken der unbedingten wirtschaftlichen Unterordnung des Einzelnen unter die Zwecke des Staates zur vollen Schärfe ausgeprägt. Kurz, überall heischt der Staat, wie er von dem einzelnen die militärische Dienstleistung fordert, auch von der Wirtschaft mit Zwangsgewalt die Erfüllung jener Aufgaben, die den Zielen des Krieges gemäß sind. Er verlangt von jedem einzelnen gleichzeitig eine weitgehende Beschränkung in seiner Bedarfsbefriedigung, indem er ihm das Maß des Verbrauches an jenen Gütern vorschreibt, die in ungenügender Menge vorhanden sind. Auch hier ist der Grundsatz der Freiheit des Verkehres ausgeschaltet; die Auswahl der Käufer vollzieht sich nicht mehr nach Maßgabe ihrer Kaufkraft, ein Überbieten des anderen ist untersagt, sondern nach anderen Grundsätzen: Zeitpunkt des Erscheinens, Zuweisung des Abnehmers an eine Bezugstelle usw. Von ähnlichen Gedanken ist endlich auch unsere ganze Strafgesetzgebung über die sogenannte Preistreiberei beherrscht: indem sie den Verkäufer der Gegenstände dringenden Bedarfes zu zwingen sucht, nicht mehr zu fordern, als seine eigenen Gestehungskosten vermehrt um einen bürgerlichen Nutzen, tritt sie in schärfsten Gegensatz zu dem Systeme des freien Verkehrs, das den Marktpreis aus dem Kräfteverhältnis zwischen Käufer und Verkäufer hervorwachsen läßt; gerade dieser unausgeglichene und wohl unüberbrückbare Widerspruch ist der Grund für die geringen praktischen Erfolge dieser Gesetzgebung, die von der Kaufmannschaft als der härteste Zwang empfunden wird, weil sie eben von ihnen eine ganz andere wirtschaftliche Moral fordert, als die seit jeher geübte.

Sind nun — das ist die entscheidendste Frage — alle diese Erscheinungen staatlichen Zwanges, die sich immer fester zur allseitigen Beherrschung des Wirtschaftslebens zusammenzuschließen scheinen, bloß als vorrübergehende, durch den Druck des Krieges erzeugte Maßnahmen zu werten, die nach Eintritt ruhiger, friedlicher Zustände alsbald verschwinden werden, oder lassen sie heute schon deutliche Ansätze zu dauernden Einrichtungen erkennen, die der Gestaltung unseres Wirtschaftslebens in der kommenden Zeit ihren Stempel aufprägen werden?

Eine Erwägung ist es vor allem, die eine Bejahung der zweiten Frage für die nächste Zeit nach Beendigung des Krieges nahelegt. Die Not hat den Staat zu all jenen Eingriffen gezwungen, die oben kurz geschildert wurden. Solange die Not währt, wird immer von neuem der Zwang zur Sparsamkeit, zur wirtschaftlichen Verwertung der vorhandenen Mittel die staatliche Politik in diese Richtung drängen. Für die Zeit nach dem Kriege bedürfen wir zur Wiederherstellung des Wirtschaftslebens vor allem Rohstoffe in großer Menge, die nur aus dem Auslande bezogen werden können, ohne daß wir selbst infolge des Stillstandes unserer Ausfuhrindustrie während des Krieges dem Auslande den entsprechenden Gegenwert in Waren zu bieten vermögen. Das bedeutet angesichts des schlechten Standes unserer Währung, wie er durch den Krieg herbeigeführt ist, einerseits den Zwang zur Beschränkung der Einfuhr auf ein Mindestmaß, durch Erlassung von Einfuhrverboten oder weitgehenden Einfuhrbeschränkungen, durch strenge Regelung des Devisenhandels, andererseits legt es den Gedanken einer möglichst einheitlichen Organisation des Einkaufs auf dem Weltmarkte, womöglich im Einvernehmen mit unseren Bundesgenossen nahe, damit nicht der Wettbewerb der einzelnen Käufer um die Waren deren Preise zu unerträglicher Höhe emportreibe. Auch die Enge des Laderaumes der Verkehrsmittel muß preissteigernd wirken, wenn die Nachfrage nach ihm schrankenlos freigegeben wird.

Schon während des Krieges sind zur Regelung des Handelsverkehres mit dem Auslande Einkaufsorganisationen unter staatlicher Leitung und Aufsicht geschaffen worden. Wird dies nach dem Kriege beibehalten, so würde diesen Einrichtungen auch die Aufgabe obliegen, die erworbenen Mengen an Rohstoffen auf die einzelnen Unternehmungen aufzuteilen, und dies wieder nicht nach Maß ihrer Kaufkraft, ihres Preisangebots, sondern unter Berücksichtigung der Bedeutung ihrer Erzeugnisse für die Volkswirtschaft. In die gleiche Richtung einer staatlichen Organisation des Einkaufs auf dem Weltmarkte drängt die Erwägung, daß die Spannung zwischen den heute feindlichen Staaten vielleicht mit dem Kriege ihr Ende nicht erreichen wird, daß der Kampf, wie dies in den Beschlüssen und Vereinbarungen der Ententemächte schon verkündet wurde, auf dem Gebiete des Wirtschaftslebens seine Fortsetzung erhalten wird; jeder Kampf, also auch der wirtschaftliche, aber fordert Organisierung, Zusammenfassung der Kräfte; der Einzelne kann ihn nicht führen, weil ihm kein anderes Mittel zu Gebote steht als das Anbot günstigerer Bedingungen beim Kauf oder Verkauf.

Aber nicht nur in der Stellung der Volkswirtschaft im Weltverkehre sind die Gründe für eine Verstärkung staatlichen Eingreifens zu suchen, sondern auch in ihrer inneren Gestaltung. Hat die Not an Vorräten während des

Digitized by Google

Krieges eine möglichst planmäßige Verwertung der vorhandenen Mittel von einem Punkte aus erzwungen, so scheint es, daß diese Not auch nach Beendigung des Krieges nicht sobald ihr Ende finden werde. Das Kapital im eigentlichen Sinne des Wortes — Rohstoffe, Maschinen, Vieh- und Bodenkraft — hat während des Krieges eine unerhörte Verwüstung erlitten, wir haben Raubwirtschaft treiben müssen, deren Folgen die kommenden Jahre schwer belasten werden. Wir haben auch Menschenkräfte in noch unbekannter Menge verloren. Der Grundgedanke der freien Wirtschaft geht dahin, die Bestimmung von Kapital und Arbeit zur Erzeugung von Gütern dem freien Ermessen des Unternehmers zu überlassen, der sie, und das ist das entscheidende, nach Maßgabe der Ertragsfähigkeit des Unternehmens ausnützt. Besteht Aussicht auf gewinnbringenden Absatz von Rüben an die Zuckerindustrie, so werden Getreidefelder in Rübenfelder verwandelt, derselbe Kapitalist ist bereit, sein Geld in eine Papierfabrik, Glashütte, Waffenfabrik oder Mineralölgrube zu stecken, je nachdem der eine oder andere Betrieb einen größeren Ertrag abzuwerfen verheißt. Privatwirtschaftliche Ertragsfähigkeit ist nicht immer gleichbedeutend mit wirtschaftlicher Produktivität; die erstere kann vor allem bei einem geringeren Absatze und höheren Preisen des einzelnen Gutes größer sein als bei gesteigerter Erzeugungsmenge. Das lehrt die Geschichte aller Kartelle. Die Erzeugung von Luxusgütern kann weit ertragreicher sein als jene von Gütern dringenden Lebensbedarfs. Wird der Staat nicht angesichts eines zunächst anhaltenden Mangels an Kapital und Arbeit den Versuch machen, hier regelnd einzugreifen, der Gütererzeugung durch Zuweisung der vorhandenen Vorräte, der Arbeitskräfte an bestimmte, volkswirtschaftlich wichtige Unternehmungen ihre Richtung vorzuschreiben, damit nicht das privatwirtschaftliche Streben nach Erwerb die Volkswirtschaft schädige? Dazu ist er um so eher in der Lage, je besser es ihm gelingt, durch Einkaufsorganisationen den Vorrat an Rohstoffen in seiner Hand zu vereinigen, und nach seinem Ermessen ihre Verteilung vorzunehmen.

Wird ferner der Staat, dem die schwere Kriegszeit eine Schuldenlast von ungeahnter Höhe, eine Versorgungspflicht von erschreckendem Umfange hinterläßt, nicht von neuem den Versuch machen, einen möglichst großen Teil der Erwerbswirtschaft selbst an sich zu ziehen, um hier durch Ausschaltung aller privaten Unternehmungen den Gewinn für sich in Anspruch zu nehmen und im Dienste des Ganzen zu verwerten? Schon ist eine Fülle von Vorschlägen für neue Staatsmonopole aufgetaucht: Getreide- und Kohlen-, Petroleum- und Elektrizitätsmonopol, um nur einige der wichtigsten zu nennen. Von jeder ausschließlichen Verfügung über Rohstoffe, vor allem über Kohle und Mineralöl, strahlt aber der wichtigste Einfluß auf alle Unternehmungen aus, die dieser Erzeugungsmittel bedürfen.

Ein drittes Feld staatlicher Eingriffe bietet der Geldmarkt. Hier ist die Verlockung besonders groß. Der Staat wird auch nach dem Kriege noch durch längere Zeit mit gewaltigen Ansprüchen an die Rücklagen der Bevölkerung herantreten. Denn die Kosten der Wiederaufrichtung der Wehrmacht, der Wiederherstellung der verwüsteten Gebiete werden dann erst ihr Recht fordern. Der Staat steht hier vor einer doppelten Wahl. Überläßt er den Geldmarkt wie bisher seinen freien Neigungen, so muß er in Wettbewerb treten mit all jenen gesteigerten Anforderungen, die alsbald alle während der Dauer des Krieges gehemmte Unternehmungstätigkeit stellen wird. Der Erfolg der Kriegsanleihen ist ja zum Teile darauf zurück zuführen, daß dieser Wettbewerb des Kapitalbedarfes von anderer Seite, namentlich von Seite der Industrie, während des Krieges ausgeschaltet war. Wettbewerb aber bedeutet Überbieten in lockenden Bedingungen. Will der Staat eine starke Verteuerung seines Leihgeldes vermeiden, so bleibt ihm nichts übrig, als die Forderungen anderer Kapitalsbedürftiger an den Geldmarkt einzudämmen, die Gewährung von Krediten — auch durch die Banken — an geldbedürftige Unternehmungen von seiner Einwilligung abhängig zu machen; diese Zustimmung würde er dann nur der Kreditgewährung an jene Unternehmen erteilen, die ihm volkswirtschaftlich notwendig zu sein scheinen. Auch von dieser Seite her ergibt sich ein starker Anlaß zu Eingriffen des Staates in die private Unternehmertätigkeit, eine Unterordnung der Gütererzeugung unter staatswirtschaftliche Gesichtspunkte.

(Schluß folgt.)

SCHIFFAHRT.

Eilgüter-Dampferverkehr auf dem Rhein. Einer Anregung der Schiffahrtsgruppe beim Chef der Feldeisenbahn-Abteilung des preuß. stellv. Generalstabes der Armee entsprechend, haben die Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft (Mannheim), Neue Karlsruhe Schiffahrts-A.-G. (Karlsruhe), Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft (Köln), Rhenus Transport-Gesellschaft m. b. H. (Mannheim) gemeinsam einen regelmäßigen Verkehr von Eilgüter-Dampfern zwischen Rotterdam-Amsterdam und allen Rheinhäfen aufwärts bis einschließlich Straßburg-Kehl sowie den Mainplätzen bis einschließlich Frankfurt a. Main und umgekehrt eingerichtet. Nach der für den gemeinschaftlichen Dampferbetrieb aufgestellten Fahrtordnung sollen in kurzen Abständen Dampfer von und nach den genannten holländischen Plätzen abgefertigt werden, während für den Verkehr zwischen den deutschen Häfen am Rhein und Main fast tägliche Abfahrten zu Berg und Tal vorgesehen sind. Durch diese zeitgemäße Einrichtung wird eine erhebliche Verbesserung der bisher getrennt betriebenen Schiffahrtslinien sowohl hinsichtlich der gesamten Leistungen als auch bezüglich zuverlässig prompter Abnahme und Ablieferung der Güter und in großem Umfange eine Entlastung der Eisenbahn erreicht werden.

Seeschiffahrt ins Innere Schwedens. Der umgebaute Trollhättan-Kanal, der im Oktober eröffnet wurde, hat das Innere Schwedens der Seeschiffahrt erschlossen. Der zum ersten Male in den Jahren 1838 bis 1845 hergestellte Kanal, der den bedeutendsten Binnensee Schwedens, den Wenern-See mit dem Meere bei Gotenburg verbindet und in Felsmassive eingesprengt ist, hatte ursprünglich Schleusen von 32 *m* Länge, 6·8 *m* Breite und 3 *m* Tiefe. Der Umbau ermöglicht auch mittelgroßen Seeschiffen den Zugang zum industriell so wichtigen Gebiet des Wenern-Sees, das das Herz Schwedens bildet. Hiedurch hat der Wenern-See den Charakter einer Meeresbucht erhalten, die an ihm liegenden Städte können unmittelbare Seeschiffahrt treiben, ohne daß ihre Güter im Hafen von Gotenburg, wie bisher, umgeladen werden müssen. Der Umbau begann 1909 und seine Kosten beliefen sich auf 24 Millionen Kronen. Heute ist der Kanal für alle Schiffe mit 4 *m* Tiefgang also etwa für mittelgroße Ostseedampfer bis zu 1400 *t* Tragfähigkeit befahrbar, da die neuen Schleusen 90 *m* lang, 13·7 *m* breit und 5 *m* tief sind. Dementsprechend wurden von den Städten am Wenern-See große Hafenanlagen gebaut, den Verkehrsmittelpunkt bildet hinfort Karlstad. Im weiteren Verfolg der Erschließung des Innern Schwedens für den Schiffahrtsverkehr sind Dampferlinien von den neuen Häfen nach Ost- und Nordseehäfen geplant, die Bahn und Kanalverbindungen sollen verbessert werden, so daß die schwedische Industrie mit einer sehr ins Gewicht fallenden Verbilligung der Beförderungsmittel rechnen kann.

Digitized by Google

VERSCHIEDENES.

Kaschau-Oderberger Bahn. Der zu Kriegsbeginn in Angriff genommene Bau des zweiten Mostytunnel nächst Jablunkau auf der österreichischen Strecke der Kaschau-Oderberger Bahn ist mit Beginn dieses Jahres nach Überwindung bedeutender Schwierigkeiten fertiggestellt und am 25. d. in Benutzung genommen worden. Hiedurch ist die ganze österreichische Strecke, deren Ausbau nach langen Verhandlungen zwischen beiden Regierungen im letzten Ausgleich sichergestellt worden ist, und die anschließende ungarische Teilstrecke von der Landesgrenze bis Sillein durchgehends zweigeleisig ausgestaltet, so daß sie nunmehr als Durchzugs- und Verbindungslinie zwischen dem östlichen Teile des Deutschen Reiches und Ungarn sowie den Balkanländern der ihr zufallenden Aufgabe gerecht werden wird.

Der erste Maritzazug in Sofia. Das mit der Abwicklung des Güterverkehrs zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn einerseits und Bulgarien, Makedonien und der Türkei andererseits betraute Ungarische Warenverkehrsbureau hat im Einvernehmen mit der Militär-Transportleitung am 17. d. M. den ersten direkten Güterzug nach Bulgarien abgefertigt. Er beförderte Hufeisennägel, Zeitungs, Schreib- und Packpapier, eiserne Reifen, Pflüge, Möbel, Bier und noch manch andere Waren nach Bulgarien und wird von dort Artikel bringen, deren Einfuhr wir benötigen. Wie aus Sofia vom 22. d. M. telegraphiert wird, ist der erste Maritzazug mit für Bulgarien bestimmten Waren aus Deutschland und Österreich-Ungarn gestern dort eingetroffen. In Zukunft soll wöchentlich ein solcher aus zwölf Wagen bestehender Zug aus Budapest abgelassen werden.

Vermehrung der Beamtenstellen bei den preußischen Staatsbahnen. Der Staatshaushaltsplan für 1917 bringt eine ganz außerordentliche Vermehrung der planmäßigen Beamtenstellen der preußischen Eisenbahnverwaltung. Insgesamt werden für das Rechnungsjahr 1917 gegenüber 1916 11.936 neue Beamtenstellen veranschlagt, von denen auf höhere Beamten 14, auf mittlere Beamte 3234 und auf untere Beamte 8688 fallen. Darunter sind neue Stellen für 2000 Lokomotivführer, 1000 Zugführer, 1255 Unterassistenten, 200 Weichensteller I. Klasse, 2000 Triebwagenführer, 1660 Weichensteller, 2777 Schaffner. In dem Stellenzugang steckt bei einzelnen Dienstklassen eine größere Bedeutung, als die Zahlen zunächst erscheinen lassen. So werden im Lokomotivdienst 2000 Beamte befördert und 4000 Hilfsbeamte planmäßig angestellt. Im Zugdienst rücken 1000 Beamte in eine höhere Stellung auf, und (rund) 3500 Hilfsbeamte werden in das Beamtenverhältnis übernommen. Im unteren Bahnhofs- usw. Dienst werden 1100 Weichensteller (Eisenbahngehilfen), die schon jetzt mit Dienstverrichtungen von Unterassistenten betraut sind, Gehalt und Rang dieser Dienstklasse erhalten, während 200 Weichenstellerstellen, deren Inhaber im schwierigen Stellwerksdienst beschäftigt sind, in Stellen für Weichensteller I. Klasse umgewandelt worden. Um diese 1300 Stellen ist nun aber nicht etwa die Zahl der planmäßigen Weichensteller vermindert, sondern sie wird noch um 1660 vermehrt, so daß für rund 2900 Hilfsbeamte die planmäßige Anstellung in Aussicht steht.

Das Lehrlingswesen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung. Regierungsbaumeister Dr. Ing. Schwarze aus Guben machte hierüber in einem vor kurzem im Verein Deutscher Maschineningenieure gehaltenen Vortrage folgende Mitteilungen: Er gab zunächst eine kurze Übersicht über die wichtigsten in Betracht kommenden Vorschriften. Nach der jetzt herrschenden Auffassung in der Rechtsprechung und Verwaltung bilden die Eisenbahnwerkstätten einen wesentlichen Bestandteil der Eisenbahnunternehmungen und fallen daher nicht unter die Gewerbeordnung. Mithin gelten auch die Bestimmungen dieses Gesetzes über das Lehrlingswesen nicht für die Eisenbahnwerkstätten. Das Lehrlingswesen in diesen ist vielmehr im Verwaltungswege geordnet. Bereits 1878 ergingen hiezu ausführliche Anordnungen des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten. Die weitere grundlegende, jetzt noch geltende Regelung erfolgte dann durch den Erlaß vom 12. Jänner 1903. Es sind darin eingehende Anweisungen gegeben über die Aufnahme, über die Ausbildung und über die Prüfung von Handwerkslehrlingen. Im Etatjahre 1879/80 waren nur 200, im folgenden bereits 1010 Lehrlinge in den preußischen Staatseisenbahnwerkstätten beschäftigt. Im Jahre 1883/84 waren es 1310 bei 32.844 insgesamt im Durchschnitt des Jahres beschäftigten Werkstättenhandwerkern und -arbeitern. 1890/91 waren diese Zahlen bis auf 1939 bezw. 39.181 gestiegen, im Jahre 1900 auf 2492 bezw. 47.416, im Jahre 1910 auf 3220 bezw. 71.633 und 1914 auf 3589 Lehrlinge bei 74.882 solchen Bediensteten. Bis vor dem Kriege konnten in einer mittelgroßen Hauptwerkstätte nur 22% der im Laufe eines Jahres durch Tod, Pensionierung u. dgl. freigewordenen Handwerkerstellen durch frühere Eisenbahnlehrlinge besetzt werden. Von diesen bleiben dauernd auch nur etwa ein Drittel Werkstättenhandwerker. Von je 100 früheren Lehrlingen waren in derselben Werkstätte allein 46% Eisenbahnbeamte geworden (3% Magazinsaufseher, 5% Werkführer, 2% Lademeister, 5% Werkstättenwerkmeister, 6% Betriebswerkmeister, 25% Lokomotivführer und Heizer) und nur 34% waren Werkstättenhandwerker geblieben. Ausgeschieden waren 20%, so daß also 80% insgesamt im Eisenbahndienst irgend welcher Art verblieben waren. Es würde sich also empfehlen, die Anzahl der Lehrlinge auch in Friedenszeiten höher als bisher (12%) der Schlosser und Dreher eines Direktionsbezirkes zu bemessen. Es ist im Kriege auch schon erheblich über diese Zahlen hinausgegangen worden. Betreffs der praktischen Ausbildung hat es sich als zweckmäßig herausgestellt, für die ersten beiden Jahre einen in jedem halben Jahre zunächst zu erledigenden festen Arbeitsplan aufzustellen, da es sonst vom Zufall abhinge, ob die Lehrlinge auch mit allen in dem Ministerialerlaß vorgeschriebenen Fertigkeiten vertraut gemacht würden. Die Lehrlinge erhalten auch einen theoretischen Unterricht und werden in eigenen Lehrlingswerkstätten ausgebildet. Der Ausbau des Lehrlingswesens trägt nicht nur zur Lösung der Handwerkerversorgung bei, sondern stellt darüber hinaus auch eine Mitarbeit an der Fürsorge für die heranwachsende Jugend dar, die jetzt mehr als je die Zukunft und die Hoffnung des Vaterlandes bildet.

BUCHANZEIGEN.

Bergstadt. (Breslau, Bergstadt-Verlag, Preis vierteljährlich M. 3. Das Jännerheft leitet der Herausgeber Paul Keller mit einer Neujahrs-Betrachtung ein, die in all dem schweren Leid der Zeit tröstend und aufrichtend wirken wird. Keller hat ferner zwei Flugblätter beigesteuert, die sicher tiefe Wirkung haben werden. Zu nennen sind ferner Roseggers gemütvolle „Beachtung" aus dem Tierleben, „Die Ehe im Vogelkäfig", „Abschied von Altösterreich" von Karl Marilaun, „Die Deutschen Nationalgedanken in der Kriegsdichtung" von Dr. Irene Hift, „Krieg und Volksvermögen" von Franz Bechtold. Zwei Farbendrucke nach wertvollen neueren Gemälden, eine Radierung und zwei künstlerische Photographien bilden einen prächtigen Schmuck des reichhaltigen Heftes.

Die Annäherung zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn im Eisenbahndienst. Im Jännerheft l. J. (1 und 2) der „Deutschen Juristen-Zeitung" behandelt

Digitized by Google

Professor Dr. v. d. Leyen, Wirklicher Geh. Rat, Berlin, die in der Überschrift bezeichnete Tagesfrage, inhaltlich im selben Sinne wie in dem von ihm in unserem Klub am 11. April 1916 gehaltenen Vortrag. („Die künftigen Verkehrsverhältnisse zwischen Österreich, Ungarn und dem Deutschen Reiche", Heft 9, Jahrgang 1916 der „Österreichischen Eisenbahn-Zeitung") nur etwas weniger auf Einzelheiten eingehend. Es ist sehr erfreulich, daß die hochangesehene Zeitschrift durch diese Arbeit L e y e n s der besonders wichtigen Frage ihre Aufmerksamkeit widmet.

KLUBNACHRICHTEN.

Bericht über die Klubversammlung am 23. Jänner 1917.

Der Vorsitzende Exzellenz Dr. von Wittek eröffnet die Versammlung mit folgenden geschäftlichen Mitteilungen:

Seit unserer letzten Versammlung sind unserem Klub beigetreten als o r d e n t l i c h e Mitglieder die Herren:

Johann Balmosch, Oberstaatsbahnrat im Eisenbahnministerium,

Dr. Arnold Schubert, Bahnoberkommissär im T. A. B.; als a u ß e r o r d e n t l i c h e s Mitglied:

Herr Edmund Kapper, Hauptkassier des Wiener Bankvereines.

Die Wiener bürgerliche Hilfslegion hat sich an die Klubleitung mit der Bitte gewendet, unsere Mitglieder zum Eintritt in ihre Reihen einzuladen, und wöchentlich eine Nacht oder einen halben Tag bei ihren Arbeiten mitzuwirken, die darin bestehen, den auf den Bahnhöfen eintreffenden Verwundeten behilflich zu sein, sie zu übernehmen, ihre Labung besorgen und sie dann zu den Transportmitteln zu geleiten.

Jene Herren, die sich trotz ihrer beruflichen Inanspruchnahme dieser patriotischen Aufgabe, die natürlich ehrenamtlich versehen wird, unterziehen wollen, mögen sich bei dem Kommando derselben, XIII. Bezirk, Cumberlandstraße 14, melden und ihren Beitritt auch unserer Klubkanzlei zur Kenntnis bringen.

Bei unserer nächsten Klubversammlung am 6. Februar werden Frau Irma von Höpflingen de Lyro und Herr Obersanitätsrat Dr. Andreas Bogdan einen Vortrag über „Das Atmen und die Tuberkulose", am 27. Februar Herr Regierungsrat Leopold Ritter von Stockert einen Vortrag über „Eisenbahn- und Kraftwagen" halten. Beide Vorträge werden durch Lichtbilder ergänzt sein.

Heute haben wir das Vergnügen, Herrn Hofrat Ingenieur Herrmann Ritter von Littrow zu hören, der über „Unsere zukünftigen Nebenbahnen und Zufuhrlinien" sprechen wird. Wir sehen den heutigen Ausführungen mit außerordentlicher Spannung entgegen, und ich hoffe, daß dieser Vortrag im Zusammenhalte mit dem am 27. Februar zur Behandlung kommenden Thema den Anlaß zu einem anregenden Meinungsaustausch über die verwandten Stoffe bieten wird.

Herr Oberleutnant Hofrat von Littrow führt in überaus fesselnder Weise aus, wie der nach dem Kriege zu gewärtigende Aufschwung der Industrie und des Handels ganz außerordentliche Anforderungen an den Verkehr stellen wird, dessen Entwicklung durch den verschlechterten Zustand der Straßen, den Mangel an ausgebildeten Leuten, Zugtieren und Material wesentlich erschwert sein wird.

Um für alle Anforderungen gerüstet zu sein, erscheint es notwendig, alle Arten schon bestehender und möglicher Nebenbahnen, worunter sämtliche Gattungen von Hilfsbeförderungsmitteln zu verstehen seien, ins Auge zu fassen und hiefür, wenn irgend möglich, eine planmäßige Gliederung zu schaffen. Der Versuch auf Grund der vorhandenen Fachwerke und der bestehenden Statistik eine solche Zusammenstellung zu verfassen, scheiterte an der Unzulänglichkeit dieser Behelfe und so kam Hofrat von Littrow auf den Gedanken, eine solche Einteilung nach dem Permutationsgrundsatze vorzunehmen. Wenn man als Grundlage für die Gliederung der Beförderungsmittel die Verschiedenheit des Antriebes, der Reibung und der Spurweite annimmt, so ergibt sich eine Unzahl von Bahnarten, die sich bei Ausschaltung der aus oft unerklärlichen Gründen ungleichen Spurweite, die in Europa zwischen 381 mm und 1625 mm schwankt, auf 36 verschiedene Abarten beläuft. Als Mittel zur Ergänzung der bestehenden Verkehrsmöglichkeiten stehen zur Verfügung die Verwendung mechanischer Kraft auf den bestehenden Straßen, oder die Anlage von Gleisen oder der Betrieb mit mechanischen Motoren auf schon bestehenden Schienensträngen. An der Hand dieser Einteilung bespricht der Vortragende alle Arten bestehender Nebenbahnen, angefangen von der in Japan geübten Arten des Zuges von Wagen durch Kulis bis zu den neuesten Formen der Zahnrad- und Seilbahnen. Hofrat von Littrow schöpft aus dem reichen Borne seiner umfassenden Kenntnisse auf diesem Gebiete und nur in allzu bescheidener Weise zweifelt er an der Richtigkeit seiner Schlußfolgerungen, daß bei den zukünftigen Nebenbahnen und Zufuhrlinien nicht mehr die Frage des möglichen Wagenüberganges ausschlaggebend sein wird, vielmehr die Anlage von den örtlichen Verhältnissen angepaßten Nebenbahnen, die, möglichst nahe an den Bestimmungsort der Güter herangeführt, eine Abstreifung der Güter mit schwer zu beschaffenden Kräften nicht mehr erfordern, die Mühe und die Kosten der Umladung beim Spurwechsel reichlich aufwiegen werden. Schließlich gibt Ingenieur von Littrow dem Wunsch Ausdruck, daß in Zukunft das gesamte Verkehrswesen dem Eisenbahnministerium zwar nicht als Verwaltung- sondern als Aufsichtsbehörde unterstellt sein möge, damit auch der Betrieb der Zufuhrslinien, der streng genommen kein Eisenbahn-, sondern ein Speditionsgeschäft sein wird, nach einheitlichen Grundsätzen geregelt werde.

Den Ausführungen des Vortragenden, die fallweise durch Bemerkungen des Vorsitzenden, dessen hervorragende Detailkenntnisse auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens zur Genüge bekannt und bewundert sind, ergänzt wurden, fanden lebhaften Beifall und wohlverdiente Anerkennung durch den Klubpräsidenten, der den Dank der Zuhörer für den fesselnden Vortrag in warmen Worten verdolmetschte.

Der Schriftführer:
Dr. Leipen.

Fettkarten zum Bezuge von Rückenspeck aus der Großschlächterei sind allwöchentlich Montag oder Dienstag im Klubsekretariate zu hinterlegen, die Ausfolgung der Ware erfolgt ab Freitag Nachmittag. An denselben Tagen kann Schweinefleisch in 1 kg- Paketen bestellt bezw. abgeholt werden

Die Übernahme der Bestellung auf Fett und Fleisch erfolgt unverbindlich. Im Falle der Nichtlieferung werden die Fettkarten am Abholungstage zurückgestellt.

Die Ausfolgung von Lebensmitteln erfolgt an jedem Wochentage von 9 bis 1/2 12 Uhr vormittags und 3 bis 1/2 6 Uhr nachmittags. D i e n s t a g und D o n n e r s t a g nachmittags findet k e i n e Ausfolgung statt.

Die Klubmitglieder werden nochmals ersucht, telephonische Anfragen wegen der Lebensmittel zu unterlassen; die erhältlichen Waren sind auf der Ankündigungstafel im Vorraume angeschrieben.

Unsere Damen-Teeabende.

Für den 4. Jänner übernahm es die verehrte Präsidentin unseres Damenkomitees, Fräulein Irma von Wittek, für die Beistellung von Kunstkräften vorzusorgen, und entsprechend dem vornehmen künstlerischen Sinne der Arrangeurin war auch das Programm äußerst fein gewählt. Es wirkten mit: Frau Direktor Proch und Fräulein Anny Kalab als Konzertsängerinnen, begleitet von Chormeister Herrn Karl Führich, und Fräulein Christa Richter (am Klavier Herr Dr. Alfred Orel) mit einem Violinkonzert. Sämtliche Darbietungen ernteten stürmischen Beifall der anwesenden vornehmen Gesellschaft und die Künstler dankten durch wiederholte Zugaben.

Am 11. Jänner brachte Frau Helene Kupka, der treue, verdienstvolle Gast unserer Abende, eine zahlreiche Künstlerschar; Herrn Direktor Franz Brunner (Vorträge), Frau Sophie Kapka (Violine), Fräulein Soscha Filimofska und Fräulein Anna von Sternberg (Gesang), Fräulein Sophie Flur (Klavierkkonzert); die Begleitung der Vorträge hatte Frau Helene Kupka selbst übernommen und gleich meisterhaft wie diskret durchgeführt. Der Beifall, der jeder einzelnen Nummer folgte, gab Zeugnis dafür, welch großen Gefallen das Publikum an dem Gebotenen fand.

Der 18. Jänner stand unter dem Regime der Frau Generaldirektor Irma Teirich-Sueß, die sich um die Zusammenstellung des Programmes viel Mühe gab. In Fräulein Memi Wender, welche den Abend mit einem Klavierkonzert einleitete und hiefür die Volkshymne und einen bekannten, melodiösen Walzer wählte, lernten wir eine Künstlerin kennen, die zu den besten Hoffnungen berechtigt; das kleine Fräulein Willy Kral machte seit dem Vorjahre gute Fortschritte, denn heuer brachte sie ihr Repertoir viel sicherer zum Ausdrucke. Zierlich und herzig waren die Duetten der Fräulein Gilde Franz und Herta Kotny, höchst genußreich die Vorträge des Fräuleins Liese Michalek.

Fräulein Friedel Bringolf, Mitglied des Lustspieltheaters, brachte interessante Liedchen, man sah manch verschmitztes Lächeln, und wenn wir die Couplets der Frau Direktor Dora Eibenschütz-Keplinger zum Schlusse anführen, so geschieht es, weil man mit dem Besten nicht zu beginnen pflegt.

Am 25. J ä n n e r bestritt den künstlerischen Teil des Abendes unser verehrter Hausfreund, Herr Professor Roderich Baß mit Herrn John Amans, Solist des Hofopernorchesters. Wie Professor Baß das Klavier behandelt, brauchen wir unseren Gästen

Digitized by Google

nicht zu erzählen; denn wer das reine, feine Spiel desselben einmal zu hören Gelegenheit hatte, der erinnert sich bei Nennung dieses Namens gerne der Stunden künstlerischen Genusses, den wir dem Spiel des Herrn Professors danken. Herr Amans entlockte seiner Flöte herrliche Töne, und wenn man auch bei Mitgliedern des Hofopernorchesters hochgespannten Erwartungen Raum gibt, so wurden diese diesmal durch das herrliche Konzert noch weit übertroffen.

Herr Epp brachte einige Gedichte wirkungsvoll zum Vortrage.

An all den genannten Abenden arbeiteten unsere Frauen wacker bei den Tischen und die Wirtschaftsfrauen sorgten unermüdlich für unser leibliches Wohl. Die nächsten Abende haben übernommen: den 1. Februar Frau Alice Leipen, den 8. Februar Frau Professor Sommer, den 15. Februar Fräulein Irma von Wittek mit Frau Professor Valker.

Große Glückstage nahen! Schon am 1. Februar d. J. fällt der größtmöglichste Treffer von K 500.000, in Worten eine halbe Million Kronen, auf die höchst patriotischen österreichischen Roten Kreuzlose vom Jahre 1916. Diese billigen und sicheren Lose schließen jedweden Verlust aus und eignen sich besonders in der jetzigen Zeit zur vortrefflichen Kapitalsanlage. Jedes Los muß gezogen werden. Wir empfehlen daher unseren Herren Lesern, sich dieses Los sowie andere Wertpapiere, die alljährlich 22 Ziehungen mit einer unzähligen Menge von Treffern haben, bei dem bekannten reellen Geldinstitut „Glücksrad" Brünn, Rudolfsgasse Nr. 12, rechtzeitig anzuschaffen. Wer zufällig den dem vorigen Blatte beigelegten Prospekt nicht erhalten haben sollte, verlange denselben sofort bei erwähntem Institute.

Neuauflage des Lokalgütertarifes der Südbahn.

Die für Ende Jänner 1917 angekündigte Außerkraftsetzung der vom 1. Jänner 1915 gültigen Neuauflage des Lokalgütertarifes, Teil II, vom 1. Jänner 1910 für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf den österreichischen und den im Gebiete der Länder der heiligen ungarischen Krone gelegenen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und des Nachtrages I hiezu wird hiemit widerrufen. Es bleibt sonach dieser Tarif in Kraft, erfährt jedoch ab 1. Februar 1917 eine perzentuelle Erhöhung bis zu 30%. In den so erhöhten Gebühren werden die österreichische Frachtsteuer und der österreichische Kriegszuschlag sowie die ungarische Transportsteuer und im Falle der Einführung der Eisenbahnkriegssteuer in Ungarn auch diese bereits enthalten sein.

Oberbau-Vorarbeiter

für Bahnerhaltung einer schmalspurigen Bergwerksbahn in Niederösterreich

gesucht.

Anbote unter **„Gewerkschaft 5686"** an **Rudolf Mosse,** Wien, I. Seilerstätte 2.

Winden aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 ¤ **Wien X/1** ¤ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

In der Monarchie best eingeführtes **Teilzahlunghaus** der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5. K. k. hand.-ger. prot. Uhrmacher, K. k. beeideter Sachverständiger.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

¤ **Eigene Wintersportanlagen.** ¤

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

Für das österreichische Patent **Nr. 58685** des Herrn Dr. August Haarmann, Osnabrück, vom 1. Dezember 1912, betreffend:

„Schienenbefestigung für Eisenbahnschwellen"

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht. Gefl. Anfragen zu richten an **Georgs-Marien-Bergwerks- u. Hütten-Verein A.-G.,** Osnabrück.

Gegründet 1842. Gegründet 1842.

:: **Bis Ende 1915 über 5300 Lokomotiven geliefert.** ::

Telegramm-Adresse: **Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt.**

Telephon-Nummer 6 Wiener-Neustadt.

Actien-Gesellschaft

der

Lokomotivfabrik

vormals

G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Abteilung für Lokomotivbau:

Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart, für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen.

Abteilung für Kesselbau:

Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate, sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe.

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:

Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art. Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall.

Vorzüglichste Ausführung. ¤ Prompteste Bedienung.

Digitized by Google

A. Fross- Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

□ Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, □
Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.
Zweigniederlassung: Prag, VII. Bubnaerstraße 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.
Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- und Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.
◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇
Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Hein- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Brikettswerken in Dzieditz (Österr. Schlesien).

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum 621

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke. Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für **Gruben usw. Minenzünder.**
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 9/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
□ **Turin 1911: 2 Große Preise** □

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Regulliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) **Gebäude** samt deren Zubehör,
b) **Mobilien** aller Art, (49
c) **Bodenerzeugnisse** gegen Hagelschlag.

Reservefonds d. Anst.: K 9,940.670, Ges.-Versicherungssumme K 2.806,352.966.
Anzahl der Mitglieder: 169.474.

Schnelldreh-Revolverstahl № 5% Marke:
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von B. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 4. Wien, den 15. Februar 1917. XL. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — **für das Deutsche Reich:** Ganzjährig M 12, halbjährig M 6; — **im übrigen Auslande:** Ganzjährig F 20, halbjährig F 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Bemerkungen zur „Sommerzeit". Von Alois Seifert. — Freiheit oder Zwang im Wirtschaftsleben der Zukunft. Vortrag von Karl Přibram. (Schluß.) — Unzulässigkeit von Klagen staatlicher Anstalten und ihrer Rechtsnachfolger gegen das Eisenbahnärar. — Technische Rundschau: Trockenlegung von Eisenbahntunneln. — Verschiedenes: Ministerialrat von Brám †. Einschränkung des Personenverkehrs auf den Eisenbahnen. Kochkisten zur Versorgung der Streckenarbeiter der k. k. Staatsbahnen. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Kubversammlungen im Monat Februar 1917.

Dienstag den 20. Februar, halb 7 Uhr abends, Vortrag des Herrn Ladislaus von Rabcewicz über „Winterwanderungen in den Radstätter Tauern" mit Lichtbildern.

Dienstag den 27. Februar, halb 7 Uhr abends, Vortrag des Herrn Leopold Ritter von Stockert über „Eisenbahn- und Kraftwagen" mit Lichtbildern. Sämtliche Vorträge finden im Vortragssaale des Klub statt und sind von Klubmitgliedern eingeführte Gäste willkommen.

* * *

Jeden Donnerstag von 5 bis 8 Uhr nachmittags im großen Saale Damen-Teeabend für Kriegsfürsorgezwecke.

Wolle für Strickarbeiten, Tabak und Hülsen für Zigaretten, Leinenstücke für Scharpie vorhanden.

Tee mit Rum oder Zitrone und Brötchen wird zum Preise von 1 Krone für die Tasse verabreicht.

Der gesamte Ertrag wird Kriegsfürsorgezwecken zugeführt.

Für künstlerische Darbietungen wird vorgesorgt.

Obige Vorträge und Versammlungen sind durch die mittlerweile erschienenen Verordnungen in Frage gestellt.

Die Entscheidung der k. k. Polizeidirektion wird veröffentlicht werden.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Bemerkungen zur „Sommerzeit"*).

Von Alois Seifert.

Als man die letzte Stunde des Aprilmonats 1916 durch Vorrücken der Uhrzeiger von 11 auf 12 Uhr überschlug und dadurch die „Sommerzeit" einführte, hatte man mit diesen Maßnahmen wohl ausschließlich wirtschaftliche Ziele, in erster Linie die Ersparnis an Beleuchtungkosten ins Auge gefaßt, obwohl selbstverständlich von vornherein nicht zu erwarten war, daß es sich dabei um Riesenbeträge handeln würde.

Die „Sommerzeit wurde durch fünf Monate, bis Ende September, beibehalten und die darüber an die Öffentlichkeit gelangten Urteile lauten größtenteils günstig. Man darf sagen, daß, wenn diese Einrichtung gar kein anderes Ergebnis gehabt hätte, als daß dadurch eine von den meisten Menschen sonst unbenutzt gelassen helle Morgenstunde der Tätigkeit gewonnen und dafür eine Stunde der Nacht der Ruhe geweiht wurde, dies an und für sich schon eine nicht zu unterschätzende Errungenschaft war. Eine Tagesstunde ist in vielen Beziehungen wertvoller als eine Nachtstunde, auch wenn das künstliche Licht nichts kosten würde. „Aurora Musis amica" — „Morgenstunde hat Gold im Munde": alle Arbeiten und Studien gehen flotter von statten, wenn man sich gewöhnt hat, sie am frühen Morgen zu verrichten. Diesen Vorteil haben im verflossenen Sommer wenigstens die Stadtbewohner, die zumeist ihre Zeit nicht nach dem Stande der Sonne einzuteilen pflegen, fast unbewußt genossen, da alle Lebensgewohnheiten, soweit nicht andere Ursachen Veränderungen herbeiführten, unberührt bleiben konnten. Alle vom Willen der Menschen abhängigen, vor unseren Augen sich abspielenden Vorgänge hatten sich der

*) Obwohl diese Arbeit die Frage nicht vom Standpunkte des Eisenbahndienstes behandelt, bringen wir sie doch unseren Lesern zur Kenntnis, die sie in anregender Darstellung die Vorteile der Sommerzeit nachweist. (Bem. d. Schriftlg.)

Digitized by Google

vorgerückten Uhr angepaßt; nach dieser verließ man zur gewohnten Stunde das Lager und besorgte des Vormittags seine Geschäfte; der gewohnte Zeitabstand bis zur Hauptmahlzeit blieb ebenfalls unverändert. Erst am Nachmittage machte sich die gewonnene Tagesstunde sehr angenehm bemerkbar: Kaufleute konnten die Geschäftsräume noch bei Tageslicht schließen, ohne die Zeit des Offenhaltens abzukürzen; Angehörige verschiedener Berufe, so Beamte u. a. konnten nach Schluß der Dienststunden noch einen längeren Rest des Tages zur Erholung im Freien benutzen. Insbesondere gegen den Herbst hin, wenn die Sonne sonst schon gegen halb 7, dann schon um 6 und weiterhin noch vor 6 Uhr unterging, konnte man es als ein wahres Vergnügen empfinden, daß sie heuer eine Stunde länger verweilte, und der etwa erst zu dieser Zeit seinen Erholungsurlaub antreten konnte, hat sich gewiß des verlängerten Tages vom Herzen erfreut.

Mit Beginn des Oktobers wurde die „astronomische" Zeit wieder hergestellt. In den ersten Tagen dürfte da wohl mancher noch nach der Sommerzeit erwacht sein, aber (obgleich es schon Tag war) weil die Uhr die frühere Stunde zeigte, es bequem gefunden haben, noch ein Stündchen der Ruhe zu pflegen, und sich dann allgemach auch auf das spätere Erwachen einzurichten. Dagegen hat das frühe Einbrechen der Nacht wohl die meisten einigermaßen beengt, zumal die Wirkung des unvermittelten Zurückrückens des Uhrzeigers um eine Stunde noch dadurch verstärkt wurde, daß die Zeitgleichung in dieser Jahreszeit beträchtlich negativ ist, demnach die „mittlere" gegen die „wahre" Zeit um beiläufig eine Viertelstunde zurücksteht: Am 21. September war die Sonne — nach der Sommerzeit — noch bis 7 Uhr über dem Horizonte gestanden, am 5. Oktober aber ging sie — nach der mittleren „astronomischen" Zeit — schon um $^1/_2$6 Uhr unter.

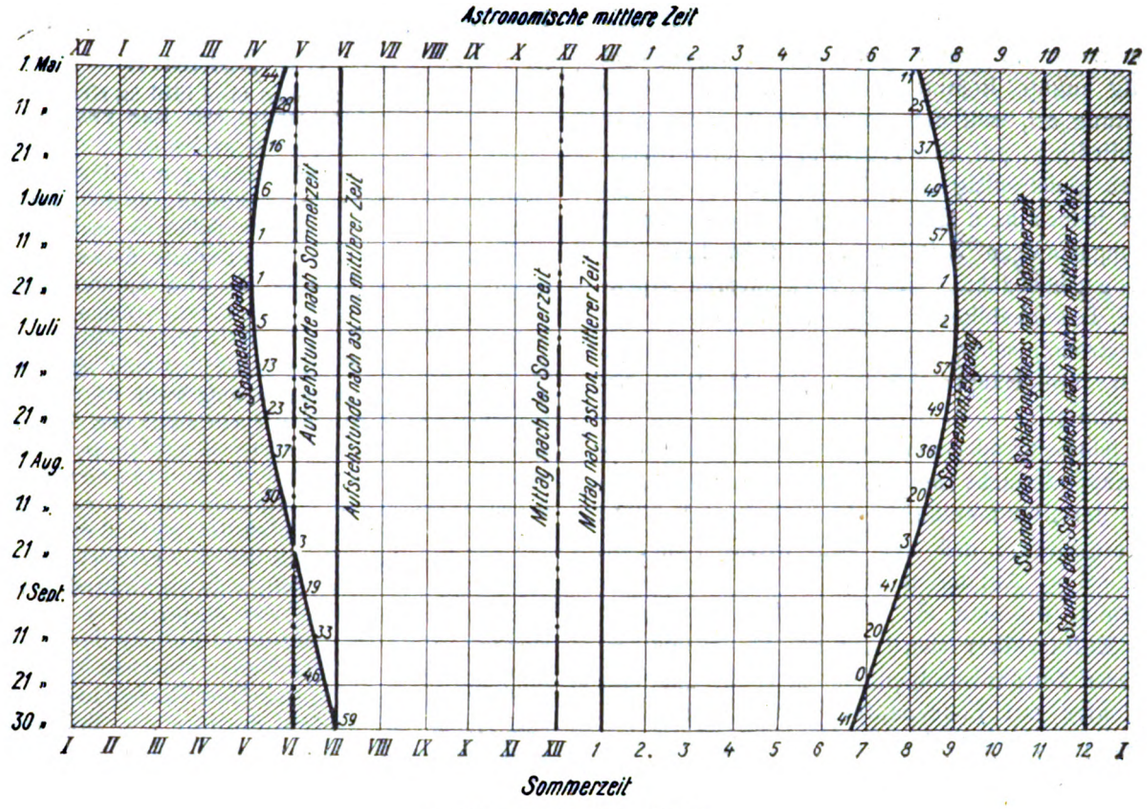
Nun soll, wie vielfach verlautbart und was auch den meisten erwünscht sein dürfte, in den Sommermonaten des neuen Jahres die Annahme der „Sommerzeit" neuerdings bevorstehen. Wenn nun aber sodann im Herbst wieder der Übergang zur „astronomischen" Zeit erfolgen und dies auch in den späteren Jahren so gehalten werden sollte, so würde man wohl bald die jährlich zweimalige Änderung der Zeitrechnung als eine mißliche Sache empfinden. Es wird sich also wohl die Untersuchung lohnen, ob nicht eine einheitliche Zeitrechnung in der Weise festgesetzt werden könnte, daß diese „Sommerzeit" auch für den übrigen Teil des Jahres beibehalten werden könnte, was zwar von mancher Seite, aber wie es scheint ohne gründliche Prüfung, schon verneint worden ist.

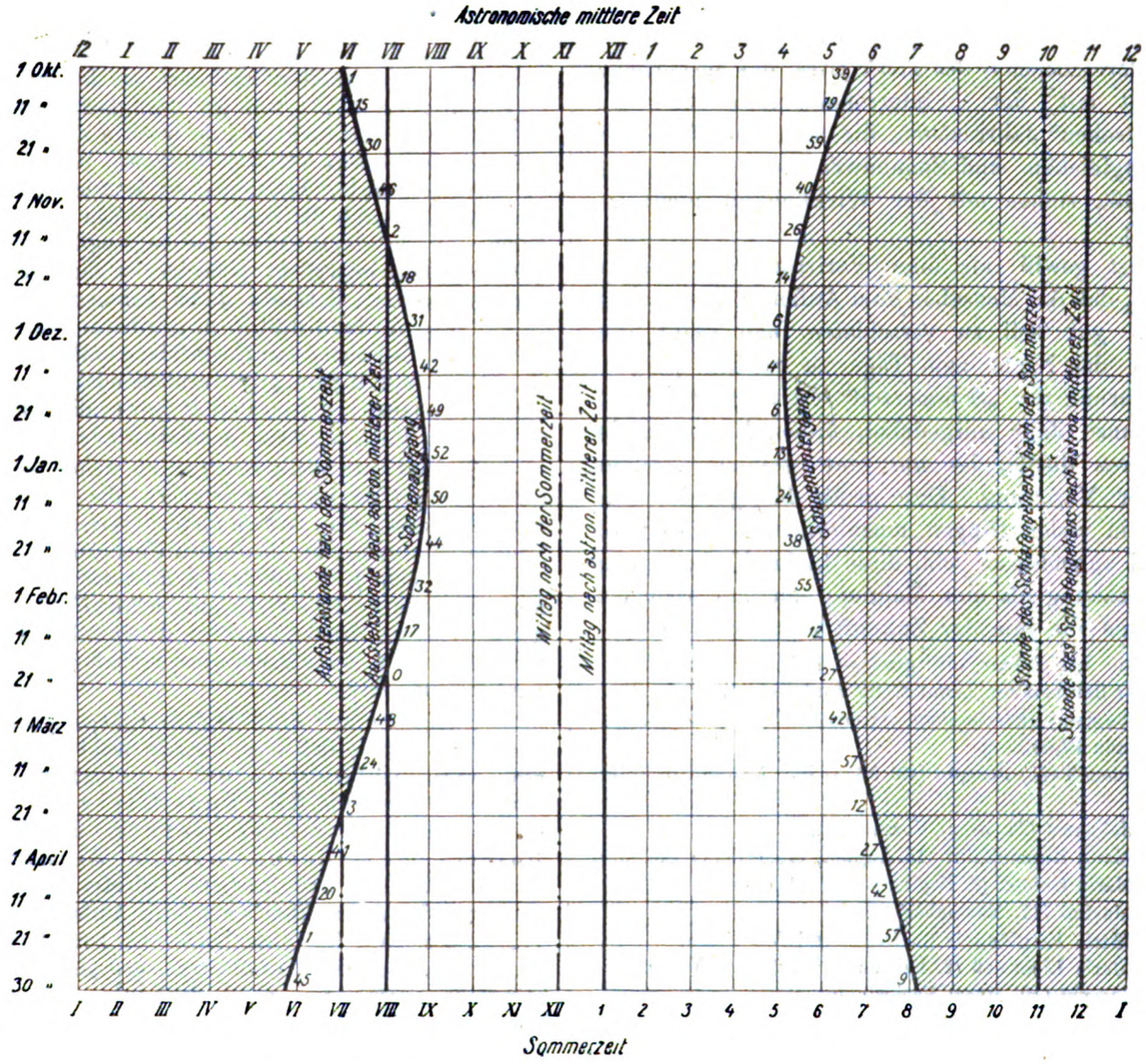
In den beigefügten zwei Tafeln wurde versucht, ein Bild dieses Gegenstandes darzubieten. Tafel I versinnlicht den Zeitraum vom 1. Mai bis 30. September, Tafel II den Zeitraum vom 1. Oktober bis 30. April. Die Zwischenräume zwischen den wagrechten Linien bezeichnen die Zehntagesabschnitte zwischen den am linken Rande angegebenen Monatstagen, die Zwischenräume zwischen den Lotrechten die 24 Stunden des Tages, die am oberen Rande nach der mittleren „astronomischen", am unteren Rande nach der „Sommerzeit" beziffert sind. Die beiden krummen Linien zeigen für unseren Breitegrad die Zeit des Auf- und Unterganges der Sonne, wobei für die am linken Rande angegebenen Monatstage zu den durch die lotrechten Linien bezeichneten Stunden auch die Minuten angegeben sind*). Der Raum zwischen den beiden Krummlinien veranschaulicht demgemäß die Tageszeit, jener außerhalb derselben links und rechts die Nachtzeit. Durch die beiden stärkeren Mittellinien ist die Mittagsstunde, und zwar durch die strichpunktierte nach der „Sommerzeit", durch die voll ausgezogenen nach der „astronomischen" Zeit verzeichnet. — Um zu einem praktisch verwertbaren Schlusse zu gelangen, wurde angenommen, daß die Menschen im Sommer durchschnittlich des Morgens um 6 Uhr, im Winter um 7 Uhr aufstehen und des Abends ohne Unterschied der Jahreszeit um 11 Uhr zur Ruhe gehen. Diese Stunden wurden ebenfalls durch stärkere lotrechte Linien, und zwar wieder strichpunktiert, für die „Sommerzeit" und voll ausgezogen für die „astronomische Zeit" hervorgehoben.

Aus den in dieser Weise ausgeführten beiden Tafeln können wir zumindest ablesen, daß, wie schon bekannt, durch die „Sommerzeit" fast bis zum Schlusse täglich eine volle Tagesstunde gewonnen wurde. Zugleich tritt aber hervor, daß auch in der Winterzeit, bei Annahme der „Sommerzeit" für dieselbe, kein Verlust, sondern ebenfalls ein Gewinn an heller Tageszeit erzielt wird, und zwar im Oktober, im letzten Drittel des Februar und in den zwei ersten Dritteln des März durchschnittlich eine halbe Stunde, und nach dem 21. März eine volle Stunde täglich. Daß in der übrigen Winterzeit des Morgens künstliche Beleuchtung nötig wäre — in beschränkterem Maße ist dies ja auch bei Geltung der „astronomischen Zeit" der Fall — ist kein wirklicher Verlust, weil eben dafür die künstliche Beleuchtung für die letzte Nachtstunde, die nunmehr der Schlafenszeit zugewiesen wird, durchwegs entfällt. Man wird also durch die Annahme der „Sommerzeit" für das ganze Jahr in keiner Weise einen wirtschaftlichen Nachteil erleiden und wieder die wünschenswerte Einheitlichkeit der Zeiteinteilung erreichen. Dabei wird es selbstverständlich keinen Anstand haben, daß besonderen Verhältnissen Rechnung getragen wird, indem man beispielweise in den Wintermonaten eine Späterlegung des Schulbeginnes oder der Eröffnung gewisser Ämter usw. vornimmt.

*) Diese Minutenziffern wurden dem Kalender für das Jahr 1916 entnommen. Sie weichen in den verschiedenen Jahren teilweise um kleine Unterschiede — höchstens um 2 Minuten — voneinander ab.

Digitized by Google





Digitized by Google

Man hat darauf hingewiesen, daß die Einführung der „Sommerzeit“ im allgemeinen nur der städtischen Bevölkerung zugute komme, für die Landleute aber ohne Bedeutung sei, weil diese mit ihrer Beschäftigung fast ausschließlich auf die Tagesstunden angewiesen und es ihnen gleichgültig sei, wie diese gezählt werden. Hierin liegt jedoch kein Hindernis gegen die Änderung der rechnungsmäßigen Zeiteinteilung; man kann im Gegenteil sogar beobachten, daß z. B. in unseren Alpenländern die Landbevölkerung eher der „Sommerzeit“ als der „astronomischen Zeit“ zuneigt, insofern als sie zumeist ihre Hauptmahlzeit gegen 11 Uhr vormittags einnimmt.

Auch lehrhafte, oder wenn man will, wissenschaftliche Bedenken braucht man gegen die durchgängige Einführung der „Sommerzeit“ nicht zu haben. Es steht nirgends geschrieben, daß der Tag wirklich in dem Augenblick seinen Anfang nehme, in dem die Sonne im Nadir steht, wo man sie doch nicht sieht. Haben doch alte Kulturvölker den Anfang des Tages zu einem anderen Zeitpunkt angenommen, so die Chaldäer und Babylonier mit Sonnenaufgang, die Juden mit Sonnenuntergang. Auch der Beginn anderer Zeiteinheiten fällt nicht mit astronomischen Zeiten zusammen; die Monate beginnen nicht mit dem Eintritt der Mondesphasen oder mit dem Übergang der Sonne von einem in ein anderes Zeichen des Tierkreises, das bürgerliche Jahr nicht mit der Wintersonnenwende; und die „astronomischen“ Jahreszeiten, die man allerdings mit den Nachtgleichen und Sonnenwenden ihren Anfang nehmen läßt, stehen mit der Wirklichkeit nicht im Einklang*).

Es ist gewiß als eine Verirrung der Kultur anzusehen, daß die Menschen vom Anfang des sonnigen Tages ein gut Teil zu verschlafen und dafür fast die Hälfte der Nacht zum Tage zu machen pflegen. Die Einführung der „Sommerzeit“, die natürlich, wenn auf das ganze Jahr ausgedehnt, diesen Namen nicht mehr führen dürfte, ist nur eine gesunde Abkehr von dieser Verirrung. Der große Krieg wird uns zwingen, in vielen Dingen umzulernen, und es wird auch wohl angemessen sein, diese kleine Verbesserung der Zeitrechnung als eine Mahnung an ihn und ein Vermächtnis von ihm der Zukunft zu überliefern.

*) Man hat früher oft gewisse Heiligenfeste zur Abgrenzung der Jahreszeiten benutzt. So fand sich in einem alten Kalender in besserer Übereintsimmung mit dem Wesen der Jahreszeiten folgende Einteilung.

Von (dem Tage) Josephi (19. März) bis Medardi (8. Juni) Frühling,
sodann bis Johannis (24. Juni) Vorsommer,
„ „ Maria Himmelfahrt (15. August) eigentlicher Sommer,
„ „ Maria Geburt (8. September) Nachsommer,
„ „ Martini (11. November) Herbst,
„ „ Maria Empfängnis (8. Dezember) Vorwinter,
„ „ Maria Lichtmeß (2. Februar) eigentlicher Winter,
„ „ Josephi (19. März) Nachwinter.

Freiheit oder Zwang im Wirtschaftsleben der Zukunft.

Vortrag, gehalten am 21. November 1916 im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten, von **Karl Pfibram.**

(Schluß zu Nr. 3.)

Aber all diese Beschränkungen sind zunächst bloß für eine Übergangszeit gedacht, für die Überleitung vom Kriege zur Friedenswirtschaft. Sollen sie auch darüber hinaus wirksam bleiben? Die Entscheidung dieser Frage ist jetzt schon wichtig, weil von ihr das Maß des staatlichen Eingriffs abhängig ist, die Wahl der Organisationen, die anders gestaltet werden müssen, wenn sie für die Dauer, anders, wenn sie bloß für eine Übergangszeit bestimmt sind. Schon heute werden mehrere Forderungen, aufgestellt, die eine dauernde Beherrschung des Wirtschaftslebens durch den Staat zur Voraussetzung haben. Zunächst der aus den Erfahrungen der Kriegszeit abgeleitete Gedanke der Vorratswirtschaft. Droht uns in einem künftigen Kriege eine neuerliche Absperrung der Zufuhr an Lebensmitteln und Rohstoffen, so muß die Wirtschaft für immer gegen diese Gefahr der Not gerüstet werden, es muß dafür gesorgt werden, daß es an ausreichenden Vorräten für die mutmaßliche Dauer der Absperrung nicht mangle, wie eine der Belagerung ausgesetzte Festung ihren Bedarf immer gedeckt halten muß. Diese Vorratswirtschaft kann nur der Staat treiben; sie zwingt ihn, als größter Käufer auf dem Weltmarkte aufzutreten, den Einkauf des gesamten Bedarfs der Volkswirtschaft womöglich in seiner Hand zu vereinigen. Eng an diesen Gedanken schließt sich jener an, der mit dem Schlagworte der „Antarkie“, der Selbstversorgung, bezeichnet wird. Die eigene Wirtschaft des von Absperrung bedrohten Staates muß, das hat uns die bittere Not des Krieges gelehrt, imstande sein, den größten Teil dessen, was sie dauernd braucht, hervorzubringen. Das leistet die Wirtschaft keineswegs von selbst, in diese Richtung geht ihr Streben um so weniger, je mehr die industrielle Tätigkeit überwiegt und der landwirtschaftlichen die Arbeitskräfte entzieht, je mehr die Verflechtung mit dem Weltmarkte die Versorgung mit den unter günstigeren Bedingungen hervorgebrachten Bodenerzeugnissen fruchtbarer, fremder Länder ermöglicht, je leichter es andererseits ist, den Gegenwert dieser Rohstoffe durch Erzeugnisse einer hochentwickelten Ausfuhrindustrie zu gewinnen. Darf die Staatsverwaltung wie bisher dieser Entwicklung untätig zusehen, muß sie nicht mit allen Mitteln, gegebenenfalls mit jenen des Zwanges dem Wirtschaftsleben jene Gestalt geben, die eine möglichst weitgehende Unabhängigkeit vom Auslande dauernd sichert?

Verfolgt man diese Erwägungen weiter, so führen sie geraden Weges zu jenen Forderungen, die heute unter dem Sammelbegriffe „Mitteleuropa“ vertreten werden und eben zur Erzielung einer dauernden Unabhängigkeit der Wirtschaft von dem jetzt feindlichen Auslande ihre innige Verflechtung, ja ihre völlige Vereinigung mit den Volkswirtschaften der verbündeten Staaten begehren, damit sich hier gleichzeitig mit einer großen Verteidigungsgemeinschaft eine Versorgungsgemeinschaft erhebe.

Betrachten wir diese Gedankengänge genauer, so erkennen wir leicht, daß ihre Wurzeln nicht mehr im Boden des Wirtschaftslebens ruhen, daß sie vielmehr von der Überzeugung getragen sind, das ganze Wirtschaftsleben des Staates müsse seiner auswärtigen Politik und deren Zielen dienstbar gemacht werden. Und insoferne bedeutet diese Denkweise einen grundsätzlichen Bruch mit jener Auffassung, die unsere Wirtschaftspolitik fast ausnahmslos bis zum Weltkriege beherrschte. Zweck des Wirtschaftens, das galt als ein unumstößliches Dogma, war die bestmöglichste Versorgung mit Gütern, je reichlicher und je billiger sie zur Verfügung ge-

Digitized by Google

stellt wurden, um so besser. Die Wirtschaftspolitik hatte ausschließlich den Zwecken der Güterhervorbringung, gelegentlich auch der Güterverteilung zu dienen, andere Zwecke waren ihr völlig fremd. Unter diesem Gesichtspunkte hatte eigentlich der Begriff einer einheitlichen, das Staatsgebiet überspannenden Volkswirtschaft gar keinen rechten Sinn: vom einzelnen Wirtschaftssubjekte ging die Betrachtung aus, seine Wohlfahrt galt als Ziel alles Strebens, keineswegs aber das Interesse eines für imaginär gehaltenen Staatsganzen. Das letztere wird aber jetzt als wirklich vorhandene Größe in den Vordergrund der Betrachtung gerückt.

Aus diesem Gegensatze der neuen Anschauungen zu jenen, welche die jüngste Vergangenheit noch ausschließlich beherrschten, wird uns auch die Bedeutung jener Umbildung erst völlig klar, die, wie oben erwähnt, in den letzten Jahrzehnten der Friedenszeit in Erscheinung trat. Sie bedeutete keineswegs eine grundsätzliche Veränderung der alten Auffassungsformen. Der Unternehmer, der mit dem Konkurrenten einen Kartellvertrag abschließt, um gemeinsam mit ihm den Markt zu beherrschen, denkt an kein anderes Ziel als an seinen eigenen privatwirtschaftlichen Vorteil, und das gleiche tun die Arbeiter, die sich zum Zwecke des Lohnkampfes in Gewerkschaften vereinigen. Auch die staatliche Sozialpolitik, die den einzelnen vor Ausbeutung durch den wirtschaftlich Stärkeren schützen will, folgte der Erwägung, daß der Staat verpflichtet sei, für das wirtschaftliche Wohl seiner Bürger zu sorgen, ganz ebenso wie er mit seiner Handelspolitik den heimischen Unternehmer vor dem übermächtigen Wettbewerbe des Auslandes zu bewahren suchte.

Das war der Geist der friedlichen Entwicklung, die eingestellt war auf das Wohlergehen der einzelnen. Nun aber ist unter dem gewaltigen Drucke des Krieges ein neuer Geist erwachsen, der die Wirtschaft zu einer Kampfesorganisation zu gestalten bestrebt ist, und infolgedessen all ihre Leistungen in erster Linie an einem Maßstabe mißt: inwieferne sie geeignet sind, den Machtzwecken des Staates zu dienen. Nicht umsonst hat man denn auch von der Militarisierung des Wirtschaftslebens gesprochen.

Voraussetzung und Folge dieser neuen Auffassung, die mancherlei Verwandtschaft zeigt mit jener, welche das Merkantilsystem beherrschte, wäre eine durchaus veränderte Stellung des Einzelnen zum Staate im Wirtschaftsleben. Ein jüngsternannte Finanzminister Marek, eine Persönlichkeit, der jede Übertreibung gewiß fern liegt, hat in einer kürzlich (am 7. November 1916) vor der Staatsschuldenkontrollkommission des Reichsrats gehaltenen Rede diesen tiefen Wandel der Staatsauffassung angedeutet: „Der 31. Juli 1914", so sagte er, „der Tag unserer allgemeinen Mobilisierung, scheint mir der Schlußpunkt einer Periode des Verhältnisses zwischen Staat und Bürger zu sein. Hier beginnt eine neue Zeit, die wir vielleicht noch nicht vollkommen verstandesgemäß erfassen, aber doch wohl gefühlsmäßig ahnen können. Eine Zeit, in der jeder einzelne wird empfinden müssen, daß sein Dasein unendlich stärker und fester wie in irgend einer anderen Geschichtsperiode mit dem Dasein des Staates verbunden ist. Das Abgabeleisten darf nicht mehr als eine unbehagliche, in das Individualrecht eingreifende Maßnahme empfunden werden, sondern als eine selbstverständliche und freudige Pflicht: als etwas, das der einzelne Bürger nicht als ein Opfer empfindet, sondern als eine Leistung im allgemeinen Interesse. Dieser Prozeß wird sich in allen Staaten vollziehen müssen, weil er unausweichlich geworden ist."

Was hier ein Finanzminister mit besonderer Beziehung auf die Leistung von Abgaben ausführt, das hat allgemein Geltung, wenn jene Organisierung des Wirtschaftslebens gelingen soll, seine Unterordnung unter die Zwecke, der Staatsmacht im Wege einer planmäßigen Regelung der Erzeugung und Verteilung der Güter. Mit nacktem, rücksichtslosen Zwang, das lehrt alle Erfahrung, läßt sich hier auf die Dauer kein Erfolg erreichen. Und das unterscheidet, bei aller innerer Verwandtschaft, die neue Auffassung von jener, die das Merkantilsystem beherrschte, daß hier als freudige Pflichterfüllung gefordert wird, was dort vom Staate kraft seiner Herrschaftsgewalt in Anspruch genommen wurde.

So verwandelt sich das, was eben noch eine Frage der Zweckmäßigkeit zu sein schien, in eine Frage der Ethik, in eine Frage nach dem höchsten Sollen des Staates und jedes einzelnen. Die Wirtschaftspolitik von gestern bezeichnete als das höchste Sollen des Staates die Förderung der Wohlfahrt seiner Angehörigen; nun ist unter dem Drucke des Krieges der Staat ein Selbstzweck geworden, der sich die Zwecke und die Interessen der einzelnen unterordnet.

Tiefe Wandlungen der allgemeinen ethischen Auffassung der Völker haben seit den Tagen des grauen Altertums immer wieder die Mitwelt, die sie im eigenen Inneren erlebte, wie die Nachwelt in Staunen versetzt. Das Zeitalter des werdenden Christentums auf der einen, jenes der Aufklärung auf der anderen sind vielleicht die auffallendsten, aber keineswegs die einzigen Erscheinungen dieser Art. Und immer war eine tiefgehende Rückwirkung dieser Umwertung der ethischen Werte auf die Wirtschaftsauffassung unverkennbar. Der Krieg hat uns gelehrt, welcher unermeßliche Schatz aufopferungsfreudiger Hingabe an das Vaterland in der Bevölkerung schlummerte; es ist durchaus möglich, daß sie auch nach dem Kriege fortlebt, denn nichts wird uns wertvoller und heiliger als jenes Gut, um dessentwillen wir schwer gekämpft und schwer gelitten haben.

Freilich, bedingungslose Unterwerfung des einzelnen unter den Staatswillen kann heute kaum mehr gefordert werden; Auch der Staat mußte, wenn er jenes Maß der Hingabe verlangt, seinerseits eine Fürsorgepflicht auf sich nehmen, deren Umfang wir vorläufig bloß vermuten können. Der leitende Gedanke wäre dabei für ihn freilich nicht mehr der alte Gesichtspunkt der Sozial- oder Mittelstandspolitik, die um des einzelnen willen Gesetzgebung und Verwaltung in Bewegung setzte, sondern durchaus die Wohlfahrt des Staates selbst.

Wir blicken zurück auf jene Zeit, die kaum mehr als zwei Jahre hinter uns liegt und von der wir doch durch die bittersten Erfahrungen wie von dem Lande einer sonnigen Jugend getrennt sind, auf die Zeit vor dem Kriege. Durch eine Jahrhunderte währende Entwicklung hat das Wirtschaftsleben sich unter dem zunehmenden Einflusse des Weltverkehres von der Herrschaft aller Zwecke zu befreien gewußt, die ihm nicht von seiner eigenen Entwicklung geheißen werden. In der Not des Krieges wurde es von neuem gezwungen, eine andere Gewalt als das Streben des einzelnen nach Erwerb und Besitz über sich anzuerkennen. Nur wenn diese Not in irgend einer Form fortbesteht, und dem Zwange der Staatsmacht ihre Unterstützung verleiht, wird der Kampf zwischen dem neuen und dem alten Geiste zugunsten der ersteren entschieden werden.

Und diese Not wird unser Erbteil bleiben, wenn der furchtbare Krieg trotz seiner Beendigung die Spannung zwischen den Völkern, die sich heute mit den Waffen in der Hand bekämpfen, nicht zu lösen vermag, sondern sie für eine ferne Zukunft noch nachwirken läßt. Dann heischt die Fortsetzung des Kampfes mit den Waffen des Wirtschaftslebens jenen neuen Geist der unbedingten Unterordnung des einzelnen unter die Zwecke des Staates, der gleichzeitig der Geist jenes Kampfes ist, den wir während des Krieges so tief in uns selbst gefühlt haben. So scheint denn die Entscheidung der Frage nicht dahin zu gehen, ob wir den Zwang im Wirtschaftsleben an Stelle der Freiheit wollen, sondern ob wir ihn als ein mit freudigem Pflichtbewußtsein getragenes Schicksal, das in eine unbekannte Zukunft führt, wollen müssen.

Digitized by Google

Unzulässigkeit von Klagen staatlicher Anstalten und ihrer Rechtsnachfolger gegen das Eisenbahnärar.*)

(Entscheidung des k. k. Obersten Gerichtshofes vom 21. Oktober 1914.)

Das von einer ärarischen Tabakfabrik den k. k. Staatsbahnen zum Transporte übergebene Gut geriet zum Teil in Velust. Die Tabakfabrik ließ sich den auf den verlorenen Teil des Gutes entfallenden Betrag von ihrem Spediteur auszahlen und trat diesem ihre Ersatzforderung gegen die Bahn ab. Der Klage, welche der Spediteur als Zessionär gegen das Eisenbahnärar anstrengte, wurde in den unteren Instanzen Folge gegeben.

Der oberste Gerichtshof erkannte unter Aufhebung des Urteiles und des Verfahrens auf Abweisung der Klage.

Gründe:

Das Berufungsgericht hat die auf den Nichtigkeitsgrund des § 477[8], Z.P.O. gestützte Berufung des beklagten Ärars verworfen, weil es sich um einen Anspruch der einen wirtschaftlichen Unternehmung des Staates gegen eine andere handle, jede wirtschaftliche Unternehmung des Staates juristische Persönlichkeit für sich habe und als solche für sich rechtsfähig sei. Dieser Rechtsanschauung kann nicht beigepflichtet werden. Sowohl die der k. k. Generaldirektion der Tabakregie unterstehende Tabakfafrik in X und das k. k. Verschleißmagazin in Y als auch die dem Eisenbahnministerium unterstehenden k. k. Staatsbahnen sind Verwaltungszweige einer und derselben juristischen Person, nämlich des Staates, als sogenannte Stationes fisci. Der Staat, welcher in vermögensrechtlicher Beziehung als Ärar oder Fiskus bezeichnet wird, wird nach den einzelnen Verwaltungszweigen, in die sich seine Verwaltung gliedert, mit verschiedenen Sondernamen bezeichnet. Die Verschiedenheit der Benennung hebt aber die Einheit dieser juristischen Person nicht auf. Den einzelnen fiskalischen Stationen kommt besondere juristische Persönlichkeit nicht zu, weil sie kein selbständiges Vermögen besitzen. Alle Sonderungen in Vermögensmassen und -kassen haben nur für die Frage der Vertretung und Verwaltung des einen Rechtssubjektes Bedeutung. Wohl bestimmt § 1441 A.B.G.B., daß eine Summe, die jemand an eine Staatskasse zu fordern hat, gegen eine Zahlung, die er an eine andere Staatskasse leisten muß, nicht aufgerechnet werden kann; allein aus dieser Bestimmung kann nicht auf die juristische Persönlichkeit der einzelnen Staatskassen geschlossen werden. Diese Bestimmung erklärt sich daraus, daß die einzelnen Verwaltungszweige abgesonderte Rechnung führen; sie dient nur dazu, Erschwerungen und Verwirrungen im Rechnungswesen hintanzuhalten. Selbst die Erscheinung, daß solche staatliche Verwaltungszweige miteinander Verträge schließen, kann nicht für ihre juristische Persönlichkeit geltend gemacht werden; auch solche Erscheinungen dienen nur der Regelung des Rechnungswesens.

Dieselbe Erscheinung findet sich in der Privatwirtschaft. Im Geschäftsleben ist es ganz allgemein üblich, daß Zweigniederlassungen (Filialen) eines und desselben größeren Geschäftsunternehmens untereinander oder mit der Hauptniederlassung solche scheinbare Rechtsgeschäfte abschließen, selbständig Bücher führen, in welchen die eine Niederlassung der anderen ein besonderes Konto eröffnet, die eine der anderen Ware liefert und dgl., obzwar nur ein Rechtssubjekt vorhanden ist.

Kann aber den obengenannten Verwaltungszweigen des Staates juristische Persönlichkeit nicht zuerkannt werden, dann können sie auch Verträge im privatrechtlichen Sinne miteinander nicht schließen und Forderungen im privatrechtlichen Sinne gegeneinander nicht erwerben; denn der Begriff des privatrechtlichen Rechtsgeschäftes und der privatrechtlichen Forderung setzt das Vorhandensein zweier selbständiger Rechtssubjekte voraus. Diese sogenannten Verträge sind daher keine Verträge im privatrechtlichen Sinne. Aus dem Mangel der Vertragsfähigkeit folgt dann weiter die Prozeßunfähigkeit und die Unzulässigkeit des Rechtsweges für die Geltendmachung von Ansprüchen, welche ein Verwaltungszweig gegen einen anderen erhebt; denn der Zivilprozeß als prozessuales Rechtsgeschäft setzt ebenso wie das materielle Rechtsgeschäft das Vorhandensein zweier selbständiger Vertragssubjekte voraus.

Im vorliegenden Falle steht allerdings eine vertragsfähige physische Person als Kläger dem Staate als einheitlicher vertrags- und prozeßfähiger juristischen Person gegenüber, allein der Kläger leitet sein im Zessionswege erworbenes Recht von einem Verwaltungszweige des Staates ab und hat daher nach § 1394, A.B.G.B., nicht mehr Rechte als dieser Verwaltungszweig selbst. Das beklagte Ärar konnte dem Kläger gegenüber nach § 1396, A.B.G.B. nicht nur alle materiellrechtlichen, sonderen auch die aus dem materiellrechtlichen Wesen und aus dem Inhalte der abgetretenen Forderung abgeleiteten prozessualen Einwendungen, die zur Zeit der Abtretung gegen den bisherigen Gläubiger begründet waren, geltend machen und hat daher mit Recht eingewendet, daß der Anspruch des Klägers im Wege des Zivilprozesses nicht verfolgt werden kann. Es ist deshalb der auch von Amts wegen zu berücksichtigende Nichtigkeitsgrund des § 477, Z.P.O. gegeben, und war daher nach Abs. 1 des § 477 Z.P.O und § 478 Z.P.O. das angefochtene Urteil sowie das vorausgegangene Verfahren einschließlich des erstrichterlichen Urteiles aufzuheben und die Klage zurückzuweisen.

*) Wir bringen die nachfolgende Entscheidung ihrer hohen grundsätzlichen und praktischen Bedeutung wegen vollinhaltlich zur Kenntnis unserer Leser. Anm. der Schriftl.

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Trockenlegung von Eisenbahntunneln. Das aus dem Tunnelmauerwerk austretende Wasser zerstört das Mauerwerk und gefährdet, wenn es gefriert, auch den Betrieb durch die Eisbildungen an den Schienen. Daher ist man schon seit Jahren bemüht, die Eisenbahntunnels trocken zu halten; zu diesem Zwecke sind namentlich zwei Arbeitsweisen häufig angewendet worden: Das Einpressen von Zement in die Mauerfugen oder hinter das schadhafte Gewölbe und die Freilegung des Tunnelgewölbes zur Aufbringung einer dichtenden Schutzschicht. Von den angewendeten Verfahren mit Zementeinpressungen sind folgende zu nennen: 1. die Dichtungsweise mittels Überflutung mit Zementmilch zur Erzielung einer abdichtenden Zementhaut auf den Gewölberücken; 2. das Aufpressen eines Verputzes auf die zu dichtenden Mauerflächen; 3. das von Rümmele angegebene Verfahren der Fugendichtung, wobei die wasserdurchlässigen Mauerfugen so tief als möglich ausgekratzt, mittels Holzlatten oder eines aufzupumpenden Luftschlauches und darauffolgenden Verstrichs mit schnellbindendem Zement an den Außenkanten verschlossen und mit flüssigem Zement gefüllt werden; 4. die Tunnelrückenbetonierung nach dem vom Ingenieur August Wolfsholz angewendeten Verfahren. Wie der Eisenbahnbetriebsingenieur Martin im „Zentralblatt der Bauverwaltung“ ausführt, hat sich die an erster Stelle genannte Dichtungsweise nicht bewährt.

Eine gleichmäßige Verteilung des Zements konnte, da sich auf dem Gewölberücken bei alten Tunnels infolge

Digitized by Google

der zerstörenden Einwirkungen der Nässe in der Regel Erhöhungen und Ablagerungen gebildet hatten, nicht stattfinden, auch konnte die Zementmilch mit den auf den Gewölberücken lagernden, aus dem Gebirge ausgespülten Schlammassen eine Verbindung nicht eingehen und deshalb keine Abdichtung erzielt werden. Durch die Aufpressung eines Verputzes unter gleichzeitiger Füllung der Fugen wird nur eine Besserung der Ansichtflächen bezweckt, aber das dahinterliegende Mauerwerk bleibt nach wie vor naß. Das an dritter Stelle erwähnte Verfahren bezweckt nur eine Füllung der Fugen; es kommt dem Eintreiben von Zementmilch in diese und Verstopfen mit Teerstricken, wie es heute noch ab und zu gehandhabt wird, gleich; aber das Mauerwerk wird vor Nässe nicht geschützt. Von der Rückenbetonierung, wobei durch vorher im Mauerwerk in Abständen von etwa 1 *m* gebohrte Löcher Zementbrei unter einem Druck von 4 bis 10 Atm. über das Gewölbemauerwerk durch die Auspackung hindurch gegen das anstehende Gebirge getrieben wird, versprach man sich anfänglich viel. Waren doch die im Jahre 1908 im St. Bernhard-Tunnel in Lothringen angestellten Versuche geglückt und sollen bis heute von Erfolg gewesen sein (vergl. Dolezalek „Dichtung des Tunnelmauerwerks", im Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1910, 8. Heft). Wenn hier gute Erfolge erzielt sind, so lag dies daran, daß sich in dem kurzen Zeitraum seines Bestehens von etwa drei Jahren noch keine Schlammassen auf dem Gewölberücken und in der guten und starken Auspackung gebildet hatten, wodurch eine Verbindung des Zements mit dem Mauerwerk und der Auspackung möglich war. Ganz anders hat sich die Sache aber im Tunnel von Singrist, Nieder-Altdorf und im Engelbergtunnel bei Reinheim gestaltet. Die Hohlräume im Gebirge sind zwar ausgefüllt worden, aber da, wo diese bereits mit dem sich naturgemäß durch die Nässe aus den verwitterten Gesteinschichten absondernden Schlamm ausgefüllt waren, hat der Mörtel eine porige Masse gebildet, die mit den Fingern zerrieben werden konnte. Die mit einem großen Kostenaufwand ausgeführte Rückenbetonierung ist deshalb in diesen Tunnels wieder beseitigt und die Trockenlegung durch Freilegung des Gewölbes und Aufbringung eines Zementmantels, einer Asphaltisolierplatten- und Ziegelflachschicht bewirkt worden.

Einen sicheren Erfolg gewährleistet das seit 20 Jahren bewährte Verfahren — Freilegung des Tunnelgewölbes zur Aufbringung einer dichtenden Schutzschicht —, was nunmehr hier näher erläutert werden soll. Nachdem die zu dichtenden Stellen, deren Grenzen sich durch Nässe im Gewölbe bemerkbar machen, festgelegt sind, werden in Abständen von 15 bis 20 *m* Aufbrüche in den Widerlagern hergestellt; sind Nischen vorhanden, so werden diese hiezu benutzt. Von diesen Aufbrüchen wird je ein Stollen auf dem Rücken des Widerlagers und des Gewölbes bis auf dem Gewölbescheitel hochgeführt und nach beiden Seiten auf diesem entlang als Firststollen vorgetrieben. Hierauf wird das Ausweiten des Gebirges nach beiden Seiten bis auf die im Widerlager, etwa 3·50 *m* über S.-O., anzulegenden Entwässerungsrinnen vorgenommen und das Gebirge hiebei bergmännisch abgebaut. Die Länge der Ausbruchzonen soll das Maß von 3 *m* nicht überschreiten, auch muß zwischen zwei Aufbrüchen das Gebirge auf eine Zonenlänge so lange unberührt bleiben, bis die beiden anschließenden Strecken gedichtet und mit Steinen wieder ausgepackt sind. Von dieser Maßnahme soll nur ausnahmsweise abgewichen werden. Der Arbeitsraum zwischen dem Rücken des Gewölbes und dem Gebirge wird zweckmäßig am Fuße der Abdeckung, das ist in der Höhe der Entwässerungsrinne, nicht unter 0·80 *m* und auf dem Gewölbescheitel nicht unter 1·50 bis 1·80 *m* Höhe bemessen. Die zum Firststollen, das ist der auf dem Gewölberücken vorgetriebene Stollen, zu verwendenden Kronenhölzer werden, je nach der Beschaffenheit des Gebirges und der Länge der Ausbruchzonen, gewöhnlich 30 bis 40 *cm* stark, dagegen die sich daran anreihenden Hölzer, die sogenannten Wandruten, welche in Abständen von 0·80 bis 1·20 *m* von Mitte zu Mitte verlegt werden, 20 bis 30 *cm* stark gewählt. Ist starker Gebirgsdruck vorhanden, müssen die Hölzer entsprechend stärker angenommen werden. Über diese werden senkrecht zur Längsachse Holzschwarten eingeschoben, welche mit Keilen gehörig gegen das Gebirge angetrieben werden. Die Kronenhölzer und Wandruten werden auf Stempel von Rundholz gestellt, welche auf dem Gewölbe ruhen. Eine Verspannung der Hölzer untereinander erfolgt in der Regel durch drei bis vier Reihen Spannriegel, die mit eisernen Klammern mit den Kronenhölzern und Wandruten verbunden werden, so daß sich an beiden Enden der Zone je eine und dazwischen eine bis zwei Reihen befinden. Ferner werden die Wandruten mit zwei bis drei sogenannten Stoßbolzen noch gegen das Gebirge abgestützt. Von großer Wichtigkeit ist es, daß beim Ausweiten des Gebirges gleichmäßig nach beiden Widerlagern gearbeitet wird und nicht etwa an Stelle des Firststollens Seitenstollen zugelassen werden, weil sonst durch ungleichmäßige Entlastung des Gewölbes Druckerscheinungen auftreten können, die meistens für das Mauerwerk gefahrbringend werden.

Nach jedesmaligem Abbau einer Arbeitsstrecke werden die Fugen des Gewölbes mindestens 6 *cm* tief ausgekratzt, der Gewölberücken gereinigt, unebene Stellen durch Wölbung oder mit Beton ausgeglichen, die Fugen mit dickflüssigem Zementbrei ausgegossen, mit einem 3 bis 5 *cm* starken Zementmörtelmantel 1 : 3 versehen, die nicht unter 50 *cm* breiten Entwässerungsrinnen hinter den Widerlagern angelegt, die Asphaltfilzplatten, Tektolith oder ähnliche Schutzmittel, welche an den Stößen mindestens 10 *cm* überdecken und gut mit Goudron oder gleichwertigem Klebemittel verklebt sein müssen, auf den Mantel aufgebracht und auf dieser Schutzschicht eine Klinkerflachschicht in Zementmörtel 1 : 2 verlegt und zugeschlämmt. Beim Ausbruch der nächsten Zone wird dann, wenn geeignete Steine hiebei gewonnen werden, mit diesen oder mit besonders beschafften der Hohlraum zwischen Gewölbe und Gebirge gut ausgepackt, die Hölzer beseitigt und für den Ausbau der nächsten Zone verwendet. Ist eine Länge von 15 bis 20 *m*, das ist zwischen zwei Aufbrüchen, trockengelegt, so werden an den Aufbruchstellen die 40 : 40 *cm* weiten Entwässerungsschächte und der Anschluß der Entwässerungsrinnen an diese ausgeführt. Von diesen Schächten werden 25 : 25 *cm* weite Querkanäle nach dem Sohlenkanal des Tunnels angelegt. Das vom Gewölberücken kommende und in den Entwässerungsrinnen gesammelte Wasser wird durch die Querkanäle dem Sohlenkanal zugeführt.

Läßt der Betrieb die Aufbrüche in den Widerlagern nicht zu, so kann auch, was namentlich bei der gänzlichen Abdichtung längerer Strecken zu empfehlen ist, der Firststollen von den Tunneltoren aus vorgetrieben und in diesem die Baustoffe befördert werden. Ob beim Ausweiten des Gebirges gesprengt werden darf, muß von Fall zu Fall bestimmt werden. Wenn schwachwirkende Schüsse von sachkundiger Hand geführt werden, ist nichts dagegen einzuwenden. Es muß nur darauf geachtet werden, daß der Felsen nicht unmittelbar auf das Gewölbe aufliegt oder starke Blöcke abfallen und auf das Gewölbe aufschlagen können. Immer aber soll man die ganze Strecke

Digitized by Google

und nicht nur die einzelnen, kleinen Strecken trockenlegen, wenn sich innerhalb einer längeren Strecke mehrere nasse Stellen zeigen.

VERSCHIEDENES.

Ministerialrat von Brám †. Gestern starb hier nach kurzem Leiden der königl. ungar. Ministerialrat Maximilian Brám Ritter von Bárdány, der Generaldirektor Stellvertreter der ungarischen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Ministerialrat von Brám trat nach Absolvierung des k. k. Polytechnischen Institutes in Wien im Jahre 1861 als Aspirant in den Dienst der Südbahn-Gesellschaft und erreichte dank seiner umfassenden Kenntnisse und seiner Tatkraft schon in jungen Jahren die Stelle des Betriebsdirektors des ungarischen Netzes der Südbahn. Im Jahre 1897 wurde er mit der Stellvertretung des Generaldirektors der Südbahn rücksichtlich der ungarischen Linie betraut und erhielt im Jahre 1911 den Titel eines Generalbetriebsdirektors der ungarischen Linien. Sein verdienstvolles Wirken im Eisenbahnverkehr wurde auch durch Verleihung von zahlreichen Allerhöchsten Auszeichnungen anerkannt. Erst vor wenigen Tagen verlieh Se. Majestät dem verdienten Beamten in Anerkennung seiner während des Krieges geleisteten hervorragenden Dienste im Eisenbahnverkehr die Kriegsdekoration zum Komturkreuz des Franz Joseph-Ordens mit dem Stern.

Ministerialrat von Brám, der im 75. Lebensjahre stand und sich bis in die letzten Tage vollster geistiger und körperlicher Frische erfreute, hinterläßt als gerechter und wohlwollender Vorgesetzter in den Kreisen des Südbahnpersonales das beste Andenken.

Einschränkung des Personenverkehres auf den Eisenbahnen. Die Eisenbahnen stehen fortgesetzt unter den größten Anforderungen. Die Ausdehnung der Kriegsschauplätze, die Vorsorgen für einen ungehemmten Nachschub an Mann und Ausrüstung zur Armee im Felde, die Zufuhr der Lebensmittel nach den Verbrauchsorten und ähnliches mehr erfordern schon an sich die stärkste Inanspruchnahme aller Betriebsmittel und angesichts der schwierigen Erneuerung die strengste Sparwirtschaft. Nun wirkte noch die andauernde Winterkälte der Leistungsfähigkeit der Bahnen in erheblichem Maße entgegen. Unter dem Zwange solcher Verhältnisse mußten nun weitgehende Einschränkungen im Personen- und Güterverkehr Platz greifen, wobei allerdings aus gemeinwirstchaftlichen Gründen auf den Geschäftsverkehr und die Arbeiterbeförderung tunlichste Rücksicht vorwaltet. Die Einschränkung im Personenverkehre setzt, wenn sie wirksam, aber doch erträglich sein soll, die einsichtsvolle Mitwirkung der Allgemeinheit voraus. Die Eisenbahnvrwaltung hat daher an die Bevölkerung einen Aufruf gerichtet, bis auf weiteres jede nicht unbedingt nötige Reise zu unterlassen, namentlich von Vergnügungs- und Ausflugsfahrten abzustehen. In dieser Erwägung werde auch die Beförderung von Skiern und Rodeln als Hand- und Reisegepäck auf den österreichischen Eisenbahnen vorderhand eingestellt. Es ist vaderländische Pflicht eines jeden einzelnen, den Eisenbahnverkehr, der jetzt vor allem der Vaterlandsverteidigung dienen muß, zu entlasten, und ihn ausschließlich den wichtigsten Kriegszwecken dienstbar zu machen. Ähnliche, oft viel weiter gehende Einschränkungen des Eisenbahnverkehres sind in allen Ländern Europas durchgeführt worden, weil überall die gleichen Ursachen wirksam sind.

Kochkisten zur Versorgung der Streckenarbeiter der k. k. Staatsbahnen. Zur Besserung der Ernährungsmöglichkeit der Bahnerhaltungsarbeiter wird die Staatseisenbahnverwaltung neben der Beschaffung der für die Versorgung der Personalküchen und der für die einzelnen Arbeiter und Arbeiterfamilien notwendigsten Lebensmittel die Verköstigung der auf der Strecke arbeitenden Bahnerhaltungsarbeiter unter Zuhilfenahme von Kochkisten durchführen.

Da das Personal des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes die Arbeiten fast durchwegs im Freien zu verrichten hat und bei ungünstiger Witterung oft keinen schützenden Unterstand findet, ist es von besonderer Bedeutung, dem Arbeiter wenigstens einmal des Tages ausgiebige warme Kost zukommen zu lassen, die selbstverständlich sehr billig sein muß. Daher werden — wenigstens in der gegenwärtigen Zeit — nur Speisen einfachster Art, wie kräftige Suppen (Bohnen, Kartoffelsuppen) sowie Erdäpfel, Bohnen, Kraut usw. als Beilagen in Betracht kommen, die, durch ein Stück Brot oder Polenta ergänzt, in der Regel die Mahlzeit bilden müssen. Bei der Besorgung des Brotes, der Polenta u. dgl. sollen die vorgesetzten Dienststellen den Arbeitern behilflich sein; die Suppe und die Zuspeise soll mittags mittels der Kochkiste in noch heißem Zustande beigestellt werden.

Die Versorgung der Arbeiter mittels Kochkisten wurde von der Staatsbahndirektion Villach, namentlich von der Bahnerhaltungssektion Selzthal, mit bestem Erfolg erprobt, so daß das Eisenbahnministerium diese Einrichtung — dort wo die Bedingungen hiefür gegeben sind — allgemein einführen will, wobei die von dieser Direktion gemachten Erfahrungen mit der Herstellung und den Kosten der Kochkisten ihrer günstigsten Ausmaße der Art der Zustellung an die Arbeitsstätte, der Verteilung und der Bestellung der Speisen usw. ausgenutzt werden sollen.

Falls die Versorgung von Arbeiterrotten unabhängig von dem Bestande einer Personalküche erfolgen muß, sollen auch militärische Kochkisteneinrichtungen mit an dem Kessel angebrachten Feuerbock verwendet werden, bei denen das Feuer unter dem Kessel selbst angefacht wird, so daß das erste Aufkochen ohne eigentlichen Herd erfolgen kann.

KLUBNACHRICHTEN.

Bericht über die Klubversammlung am 6. Februar 1917.

Der Vorsitzende, Exzellenz Dr. v. Wittek, macht folgende geschäftliche Mitteilungen:

Die herrschende Kohlenknappheit, die bei dem außergewöhnlichen Frostwetter die Beheizung unserer Räume auf die Dauer in Frage stellen würde, hat uns veranlaßt, die Verfügung zu treffen, daß die Lesezimmer täglich erst von 10 Uhr vormittags an benutzbar sind, und um 8 Uhr abends geschlossen werden.

Wir bitten, diese Maßregel mit Rücksicht auf die gebotene Sparsamkeit mit dem Heizstoff zur Kenntnis zu nehmen.

Durch das freundliche Entgegenkommen der Frau Regierungsrat Olga Hess, Oberster Fachinspektorin der Koch- und Haushaltungsanstalten Österreichs, wird unseren Klubmitgliedern und namentlich deren Damen Dienstag, den 13. Februar l. J., um 6 Uhr abends, in den Räumen der Haushaltungslehrerinnen-Bildungsanstalt, I. Bezirk, Judenplatz 4, ein Demonstrationsvortrag unter dem Titel „Kriegsküche und Kriegskost" geboten, bei welchem die neuesten Nahrungsstreckmittel verarbeitet und Kostproben verabreicht werden.

Die Herren und Damen werden eingeladen, zu diesem zeitgemäßen Vortrag recht zahlreich zu erscheinen, und es steht zu erwarten, daß unsere Hausfrauen hiebei sehr wertvolle Anregungen zu der jetzt so wichtigen Frage der Versorgung des Haushaltes empfangen werden.

Dienstag, den 20. Februar, ½ 7 Uhr abends, in diesem Saale Vortrag des Herrn Ing. Ladislaus v. Rabcewicz über „Winterwanderungen in den Radstätter Tauern" mit Lichtbildern.

Dienstag, den 27. Februar, ½7 Uhr abends, findet gleichfalls in diesem Saale der Vortrag des Herrn Regierungsrates Leopold Ritter von Stockert über „Eisenbahn und Kraftwagen" mit Lichtbildern statt. An diesen Vortrag schließt sich die von mir in der Klubversammlung vom 23. Jänner angeregte Wechselrede über die beiden Vorträge — des Herrn Hofrat v. Littrow und des Herrn Regierungsrates v. Stockert — an.

Digitized by Google

Heute haben wir das besondere Vergnügen, die Ausführungen der Frau Professor Irma v. Höpflingen de Lyro über „Das Atmen und die Tuberkulose" zu hören, und sehen dem Vortrage, welcher das Ergebnis langjähriger, eingehender Studien auf diesem wichtigen Gebiete darstellt, mit begreiflicher Spannung entgegen.

Die angekündigte Ergänzung des Vortrages durch Herrn Obersanitätsrat Dr. Bogdan muß bedauerlicherweise wegen plötzlicher Erkrankung desselben entfallen, daher wird Frau Professor de Lyro das Thema allein behandeln.

Frau v. Höpflingen, die Verfasserin des bestbekannten Werkes „Renaissance der Gesangs- und Sprechkunst" — das im Verlage Wilhelm Braumüller in Wien erschienene Buch liegt auch in unserer Bücherei auf — ist wohl, wie selten jemand, berufen, über dieses Thema zu sprechen. Selbst Sängerin und Studentin der Medizin, kennt sie genau Theorie und Praxis und weiß das Gelernte zum Wohle der Menschheit anzuwenden. Mit heiligem Zorne wendet sie sich gegen die Schäden der Hochatmung, schildert an der Hand von anatomischen Lichtbildern die großartige Einrichtung der menschlichen Atmungsorgane und zeigt uns, wie man diese Werkzeuge gebrauchen muß, um physiologisch richtig zu atmen. Sie erklärt den Einfluß der guten Atemgymnastik auf Tonbildung „Artikulation und Ausdauer im Sprechen und Singen, und zeigt uns im Bilde die besten Vertreter des einst so weit verbreiteten, jetzt so seltenen Belcanto. Die Vortragende lehrt die Anatomie der Sprechwerkzeuge, die richtige Anwendung des Stimmapparates in praktischen Kursen für Erwachsene und Kinder und wie sie durch ihre Methode die eigene Stimme vor der Gefahr des Unterganges rettete, ihren in der frühen Jugend herzschwachen Sohn zu einem wetterfesten, kühnen Fliegeroffizier zog, wirkt sie für die große Menge bildend und rettend, indem sie Kehlkopf und Lunge widerstandsfähiger macht gegen alle äußeren Angriffe, vor allem gegen den so bösen Volksfeind, die Tuberkulose. Eine tiefe Sachkenntnis, eine volle Beherrschung des Sprachschatzes, ein nach dem eigenen System gebildetes, wohltönendes Organ, das sind die Hilfsmittel, mit denen Frau Professor v. Höpflingen ihre Zuhörer unterweist und lauter Beifall dankte der Vortragenden für ihre Ausführungen, die für Fachmann und Laien gleich Anregendes brachten. Mit wohlverdienten Worten der Anerkennung für die interessanten Mitteilungen schloß der Vorsitzende die Versammlung.

Der Schriftführer: *Dr. Leipen.*

Neue Begünstigungen*).

Die Firma Wilhelm Engel, Fabriksniederlage für alle Arten elektrischer Lampen sowie Bedarfsartikel für Haustelegraphen und Telephone, Wien II/2, Ferdinandstraße Nr. 4, gewährt unseren Klubmitgliedern gegen Vorweisung der Mitgliedskarte 10% Ermäßigung.

* * *

Die Neue Freie Presse kostet ab 1. Jänner l. J. bei Bezug durch das Klubsekretariat für den Monat K 4·40, für das Vierteljahr K 13·20, für das Halbjahr K 26·40.

Jenen Kubmitgliedern, welchen der Bezugspreis für Februar l. J. mit K 4·60 bezw. für das Vierteljahr (Februar-April) mit K 13·80 verrechnet wurde, wird der bei der Verwaltung der Neuen Freien Presse erlegte Mehrbetrag von 20 bezw. 60 h bei der nächsten Bestellung gutgebracht.

Das Neue Wiener Tagblatt kostet für den Monat K 3·80, für das Vierteljahr K 11.

Die Preise der Kriegsabonnementkarten in der Volksoper wurden mit einem Teuerungszuschlage von 10% belastet und betragen nunmehr:

1 Parterre- oder Balkonloge	K 21·—
1 Erste-Rang-Loge	„ 14·—
1 Orchestersitz	„ 5·10
1 Sitz Parkett, 1. bis 5. Reihe	K 4·—
1 „ „ „ 6. „ 9. „ oder Balkon, 1. Reihe	„ 3·40
1 „ Parterre, 1. Reihe oder Balkon, I. Rang, 2. Reihe	„ 2·90
1 „ „ „ 2. bis 8. Reihe oder Balkon I. Rang, 1. bis 3. Reihe	„ 2·30
1 Sitz Parterre, 9. bis 11. Reihe oder Balkon, I. Rang, 4. bis 5. Reihe	„ 1·90

*) Wir ersuchen, von dieser sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und etwaige, auf die Begünstigungen bezüglichen Wünsche und Beschwerden dem Klubsekreteriat brieflich bekanntzugeben.

Winden aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 ¤ **Wien X/1** ¤ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

In der Monarchie best eingeführtes **Teilzahlunghaus** der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche

liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5. K. k. hand.-ger. prot. Uhrmacher. K. k. beeideter Sachverständiger.

Gegründet 1842. Gegründet 1842.

Bis Ende 1915 über 5300 Lokomotiven geliefert.

Telegramm-Adresse: Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt.
Telephon-Nummer 6 Wiener-Neustadt.

Actien-Gesellschaft

der

Lokomotivfabrik

vormals

G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Abteilung für Lokomotivbau:

Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart, für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen.

Abteilung für Kesselbau:

Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate, sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe.

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:

Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art. Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall.

Vorzüglichste Ausführung. ¤ Prompteste Bedienung.

Anton Nowak & Sohn

Schneider

Spezialist für Damen- und Sportkostüme

Wien, I., Elisabethstraße 1 (Ecke Kärntnerstraße 44)

Fernsprecher Nr. 3353.

Digitized by Google

A. Fross- Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

□ Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, □
Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.
Zweigniederlassung: Prag, VII. Bubnaerstraße 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.
Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- und Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.
◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇
Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Heiz- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Brikettwerken in Dziedzitz (Österr. Schlesien).

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 9/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
□ Turin 1911: 2 Große Preise □

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 149

Reservefonds d. Anst.: K 9,940.670, Ges.-Versicherungssumme K 2.806,352.966. Anzahl der Mitglieder: 169.474.

Schnelldreh-Revolverstahl №5% Marke:

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 5. Wien, den 1. März 1917. XL. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig M 12, halbjährig M 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig F 20, halbjährig F 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Orientierungssignale. Von Wilhelm Prokov, Berlin-Charlottenburg. (Schluß folgt.) Ereignung im Verkehre. Von Dr. Wilhelm Kowarz. — Hofrat Ritter Grimus von Grimburg †. — Schiffahrt: Ausnützung der Binnenschiffahrtswege in Deutschland. Schiffahrtsmuseum in Rotterdam. Schiffahrtskanal Donau-Main-Rhein. Kriegsorganisation der Oderschiffahrt. — Verschiedenes: Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Zivilgüterverkehr nach Bulgarien, Mazedonien und der Türkei. Der Straßenbahntunnel unter den Linden in Berlin. — Buchanzeigen: Rechtssätze des Verwaltungsgerichtshofes in Unterhaltssachen. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Zur gefälligen Kenntnis!

Infolge der behördlichen Sperre der Vortragssäle entfallen bis zum Widerrufe dieser Maßregel alle Vorträge und Veranstaltungen in unserem Saale.

An Donnerstag-Nachmittagen versammeln sich die Damen zum Zwecke der Arbeiten für die Kriegsfürsorge in unseren Lesezimmern.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Orientierungssignale.

Auszug aus dem demnächst im Buchhandel erscheinenden Druckhefte „Gefahrquellen im heutigen Eisenbahnbetriebe". Von **Wilhelm Prokov**, Berlin-Charlottenburg.

Auf allen Gebieten, auf denen Menschen tätig sind, kommen Irrtümer vor, große und kleine; selbst Gerichtsurteile sind nicht immer frei von Irrtümern; es sind ihnen schon unschuldige Menschenleben zum Opfer gefallen. Im Eisenbahnbetriebe verursachen menschliche Irrtümer Verluste, von deren Umfange die meisten Menschen keine richtige Vorstellung besitzen. Nach der amtlichen Statistik werden allein im Deutschen Reiche — welches Eisenbahnen mit etwas über 60.000 *km* Betriebslänge besitzt, also nur ungefähr 16½% der Betriebslänge der sämtlichen Eisenbahnen der Erde, die über 1 Mill. *km* umfassen — alljährlich ungefähr 1000 Personen getötet und etwa 2500 verletzt. Die auf Grund der betreffenden Gesetze zu bezahlenden Entschädigungen betragen alljährlich 18 bis 20 Mill. Mark und ebenso hoch kann der angerichtete Materialschaden geschätzt werden, der nur in der Anzahl der zertrümmerten und beschädigten Lokomotiven und Wagen angegeben ist, aber nicht in Geldbeträgen. Im gesamten Eisenbahnbetriebe der Erde beträgt die Zahl der getöteten Personen über 6000 und die der Verletzten über 15.000, während der angerichtete Materialschaden usw. auf rund 240 Mill. Mark geschätzt werden darf.

Durch höhere Gewalt (Erdbeben, Lawinen, Überschwemmungen usw.) werden im Eisenbahnbetriebe glücklicherweise geringe Verluste herbeigeführt, desto größere aber durch menschliche Irrtümer verschiedener Art, von denen ein erheblicher Teil auf Irrtümer zurückzuführen ist, die mit dem Signalwesen zusammenhängen. Durch alle Untersuchungen und Gerichtsverhandlungen, die anläßlich von Zugzusammenstößen seit länger als einem Jahrzehnt stattgefunden haben, zieht sich wie ein roter Faden als Ursache der Unfälle: Mangelhafte Orientierung des betreffenden Beamten, durch die in ihm eine falsche Vorstellung von der Verkehrslage entstanden war.

Zum Förderer der menschlichen Irrtümer kann im Eisenbahnbetriebe auch jener eigenartige Sinneszustand werden, in den jeder Mensch — auch der gesündeste — hin und wieder, besonders nach körperlichen oder seelischen Erregungen gerät, jener traumartige Dämmerzustand, in dem der Mensch an nichts denkt, der ihn oft minutenlang der Wirklichkeit entrückt; eine Art Pause in seiner Gehirntätigkeit. Ein solcher Zustand kann im Eisenbahnbetriebe bei dem Hinzutreten anderer ungünstiger Umstände folgenschwere Ereignisse zeitigen. Das sicherste Mittel, den in einen solchen Zustand Geratenen in die Wirklichkeit zurückzurufen, ist ein ihm bekanntes hörbares Signalzeichen, wie sie bei dem neuen Orientierungssignal und auch — in anderer Art — bei dem neuen Vorsignal zur Anwendung gelangen!

Mit der jetzigen, in Deutschland, Österreich, Ungarn und in der Schweiz im Gebrauch befindlichen, von den Wärtern zu bedienenden Blockeinrichtung, die kurz nach dem deutsch-französischen Kriege von 1870/71 eingeführt wurde, strebte man an, den Bediensteten, Beamten die Orientierung zu erleichtern. Diesen Zweck hat der Block-

Digitized by Google

apparat auch ein Menschenalter hindurch erfüllt. Bei seiner Einführung betrug die Fahrgeschwindigkeit etwa 56 Stundenkilometer bei verhältnismäßig geringer Dichte der Zugfolge. Seit jener Zeit ist aber die Fahrgeschwindigkeit beinahe verdoppelt, während die Dichte der Zugfolge verdreifacht, auf besonders verkehrsreichen Linien sogar beinahe vervierfacht worden ist. Mit diesen gewaltigen Steigerungen ist offenbar seit etwa 15 Jahren (vergl. die Ursachen der Zusammenstöße bei Altenbeken, Kirchlengern usw.) die Grenze der Leistungsfähigkeit der Blockwerke mit ihrer Bedienung durch Wärter überschritten. Denn diese Art der Bedienung erfordert, wenn sie ordnungsmäßig erfolgt, bei jedem Zuge ungefähr zwei Minuten Zeitaufwand. Diese zwei Minuten sind aber seit sieben Jahren in den meisten Fällen hiefür nicht mehr vorhanden, denn in zwei Minuten durcheilt ein Zug mit einer Fahrgeschwindigkeit von 40 Stundenkilometer 1·33 *km*; von 45 = 1·41; von 50 = 1·66; von 55 = 1·83; von 60 = 2·00; von 65 = 2·16; von 70 = 2·33; von 75 = 2·50; von 80 = 2·66; von 85 = 2·83; von 90 = 3·00; von 95 = 3·16 und von 100 = 3·33 *km*. Das sind Entfernungen, die meist größer sind als die Blockstrecken, die bekanntlich sehr verschiedene Längen besitzen. In den Industriegebieten sind manchmal die Bahnhofsentfernungen geringer als die von den Zügen in zwei Minuten zurückgelegten Entfernungen. Unter diesen Verhältnissen sind die Blockwärter nicht nur genötigt, ihre Obliegenheiten mit großer Schnelligkeit auszuführen, die besser mit „Hast" bezeichnet wird, sondern auch die Züge vorzeitig zu melden. Infolge solcher Hast können aber leicht Irrtümer unterlaufen. Ein Blockwärter muß die Eigenschaft besitzen, besonders flink zu sein; er muß aber auch die Gabe außerordentlicher Aufmerksamkeit, gepaart mit scharfem Gedächtnis, mitbringen, denn er kommt oft in die Lage, den Zug schon weiter zu melden, bevor er in die Station eingefahren, oft sogar schon, wenn er noch nicht in Sicht ist, nur auf die Abschätzung der Fahrzeit hin. Solange alles „am Schnürchen" geht, sind diese vorzeitigen Zugmeldungen der Sicherheit des Betriebes auch nicht besonders gefährlich; sie können es aber leicht werden, wenn andere, ungünstige Umstände hinzutreten, z. B. Verlegung von Zugkreuzungen, oder Verlegung von Zugüberholungen, oder Einfügung von Sonderzügen, oder neuer regelmäßiger Züge usw., für die verschiedene Fahrzeiten und verschiedene „Fahrstraßen" vorgesehen sind, die also auch verschiedene Weichen zu befahren haben. In allen diesen und anderen Fällen müssen die betreffenden Beamten genau unterrichtet sein und es muß ihnen hiezu unter allen Umständen die hiezu erforderliche Zeit zur Verfügung stehen. Wo soll aber der Blockwärter die Zeit zu einer zuverlässigen Orientierung hernehmen, da ihm schon die Zeit zur ordnungsmäßigen Bedienung des Blockapparates nicht ausreicht? Dieser Zeitmangel ist auch oft die Veranlassung zum Halten der Züge auf der Strecke und vor den Bahnhofeinfahrten, was stets mit der Gefahr des Aufrennens eines Folgezuges verbunden ist, besonders bei unsichtiger Witterung. Außerdem werden durch das Bremsen und Wiederanfahren des Zuges unnötige Kosten durch Dampfverbrauch usw. verursacht.

Weil nun die Bedienung des jetzigen Blockapparates mehr Zeit erfordert, als bei den jetzigen Verhältnissen hiefür vorhanden ist, weil ferner der Apparat von Menschen bedient werden muß, wobei Irrtümer unvermeidlich sind, so sind die neuen Verhältnisse seiner Leistungsfähigkeit über den Kopf gewachsen und haben ihn nicht nur seiner früheren Eigenschaft, als Förderer der Orientierung zu gelten, entkleidet, sondern ihn zu einem zeitraubenden Hindernis derselben sowie auch zum Hindernis der schnellen und sicheren Abwicklung des Verkehrs gemacht, der für die Erfüllung des wichtigsten Erfordernisses für die Sicherheit des Betriebes, nämlich der ununterbrochenen Aufrechterhaltung der Abhängigkeit zwischen den Zügen keine genügende Sicherheit bietet. Denn auch die vor vielen Jahren in den Blockapparat eingebaute Druckknopfsperre kann diese ununterbrochene Aufrechterhaltung nicht gewährleisten, weil der Quecksilberkontakt, durch den sie bedient wird, hin und wieder versagt.

Bei dem Wesen des Eisenbahnbetriebes kann die ununterbrochene Aufrechterhaltung der Abhängigkeit zwischen den Zügen nur durch Orientierungssignale erreicht werden, die ebenfalls voneinander abhänig sind und die von den Zügen in zuverlässiger Weise selbst bedient werden. Denn die Beamten müssen bei allen Signaleinrichtungen, wie sie auch beschaffen sein mögen, über die im Zugverkehr jeweilig bestehende Lage genau unterrichtet sein. Das Fehlen zuverlässiger Orientierungssignale bildet demnach eine empfindliche Lücke im heutigen Eisenbahnbetriebe, unter der die Sicherheit des Betriebes leidet und mit ihr die Betätigung derjenigen Beamten (Zugabfertigungsbeamte, Bahnmeister, Block- und Weichenwärter, sowie Lokomotivführer), auf denen in der Wirklichkeit die Hauptlast der Verantwortung für die regelrechte Abwicklung des Zugverkehrs ruht, denen bei folgenschweren Irrtümern — vor denen sie sich im Dienste niemals sicher fühlen können — Gefängnis, ihren Familien aber Not und Elend infolge der Dienstentlassung und den Lokomotivführern außerdem ein qualvoller Tod oder Verstümmelung droht. Man sagt von allen diesen Beamten nicht mit Unrecht, daß sie stets mit einem Fuß im Gefängnis stehen, oder — mit Bezug auf die Lokomotivführer — im Grabe. Zuverlässige Orientierungssignale sind also ein dringendes Bedürfnis für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und sind es immer gewesen, denn kein Beamter wird eine falsche Anordnung über Zugablassung usw. erteilen und kein Beamter wird ein Signal oder Weiche falsch stellen, wenn er die Lage im Zugverkehr kennt und kein Lokomotivführer wird ein Haltsignal überfahren, wenn er es rechtzeitig wahrnimmt. Zuverlässige Orientierungssignale gewähren aber nicht nur den Beamten wirksamen Schutz gegen Irrtümer; sie erhöhen auch die Sicherheit der Reisenden und die Ertragsfähigkeit der Eisenbahnen.

An die Zuverlässigkeit der Signaleinrichtungen und an die Schnelligkeit der Umstellung der Signale stellt schon

Digitized by Google

der heutige Eisenbahnbetrieb große Anforderungen, die aber in kurzer Zeit noch bedeutende Steigerungen erfahren werden, weil voraussichtlich nach der Beendigung des gegenwärtigen Weltkrieges in allen Ländern der Erde der Verkehr im Allgemeinen einen noch niemals dagewesenen und Umfang erreichen muß, da der Güter- und Personenverkehr eine außerordentliche Vermehrung erfahren wird. Da an eine erhebliche Steigerung der Fahrgeschwindigkeit wegen der damit verbundenen Erhöhung der Entgleisungsgefahr kaum zu denken ist, so steht den Eisenbahnen zur Bewältigung des zu erwartenden Riesenverkehrs nur die Vermehrung des Laderaumes und die weitere Verdichtung der Zugfolge zur Verfügung. Eine solche stellt aber an die Leistungsfähigkeit der Signaleinrichtungen in bezug auf Zuverlässigkeit und Schnelligkeit in der Stellung und Wahrnehmung der Signale ebenfalls vergrößerte Anforderungen, deren Befriedigung nur durch zuverlässige Orientierungssignale, die von den fahrenden Zügen selbst bedient werden, möglich ist. Nebenbei bemerkt bilden zuverlässige Orientierungssignale auch bei jeder automatischen Signaleinrichtung einen unentbehrlichen Bestandteil, unbeschadet in welcher Form sie auch später zur Einführung gelangen werden.

Der Ertrag der Eisenbahnen ist bei allen Betriebsarten und -anlagen von dem Grade der Betriebssicherheit abhängig, denn je größer diese ist, desto größer sind auch die Einnahmen, weil die Züge in kürzeren Raum- und Zeitabschnitten verkehren können, der Wagenumlauf schneller, und somit die Leistungsfähigkeit erhöht wird. Bei den Ausgaben ist es umgekehrt: Je größer die Betriebssicherheit ist, desto geringer sind die Ausgaben, weil weniger Unfälle vorkommen, also weniger Schaden zu bezahlen ist. Die Eindämmung und Unschädlichmachung der menschlichen Irrtümer im Eisenbahnbetriebe liegt daher im doppelten Interesse der Eisenbahnverwaltungen: in der Erhaltung von Menschenleben und Menschenwohlfahrt und in der Erhöhung des Ertrages.

Wer sich mit der Aufgabe, die menschlichen Irrtümer im Eisenbahnbetriebe einzudämmen und unschädlich zu machen, eingehend beschäftigt und alle hiebei in Betracht kommenden Verhältnisse berücksichtigt, wird finden, daß die Lösung der Aufgabe weder mit Hilfsmitteln zu erreichen ist, bei deren Bedienung menschliche Mitarbeit erforderlich ist, noch durch gewaltsames Eingreifen von außen her, wie z. B. durch Betätigung der Bremsvorrichtung ohne den Willen des Lokomotivführers, oder zum Zwecke der Betätigung von Signalen, die auf der Lokomotive angebracht sind, weil hiezu nicht nur besondere Vorrichtungen auf dieser erforderlich sind, die eine dauernd sorgfältige Inordnunghaltung zur Voraussetzung haben, für deren Erfüllung keine ausreichende Gewähr vorhanden ist, sondern auch besondere Vorrichtungen an den Eisenbahnfahrzeugen und auf der Strecke erfordern, die, weil sie allen Witterungseinflüssen ausgesetzt sind, Gewähr für jederzeit zuverlässige Wirkung ebenfalls nicht bieten.

Infolge der Mängel, die den jetzigen Signaleinrichtungen anhaften, hat sich anscheinend ein Mißtrauen gegen elektrische Hilfsmittel im allgemeinen herausgebildet, das aber gar nicht berechtigt ist. Denn wir sehen doch täglich, wie vorzüglich die Elektrizität in der Telegraphie, Telephonie, Beleuchtung, als Betriebskraft für die verschiedenartigsten Zwecke usw. arbeitet. An ihr liegt es niemals, wenn etwas nicht klappt, sondern stets an den mangelhaften Mitteln, mit denen sie von den Menschen ausgerüstet wird. Es bedarf also nur der Verbesserung der Hilfsmittel, um die angestrebten Ziele zu erreichen. Dazu ist vor allem ein zuverlässiger Streckenstromschließer erforderlich, der — weil auf ihn die Züge zuerst einwirken, an der Fahrschiene befestigt sein muß — nicht nur allen Unbilden der Witterung ausgesetzt ist, sondern auch den verschiedenartigen Einwirkungen der fahrenden Züge auf die Fahrschiene. Diese Vorrichtung wird in dem Buche des Herrn Oberingenieur L. Kohlfürst „Kritische Betrachtungen über Streckenstromschalter" (Verlag von Encke in Stuttgart) zutreffend mit dem Nervus vagus des menschlichen Herzens verglichen, das seine Arbeit nicht regelmäßig zu erfüllen vermag, wenn dieser Nerv nicht vollkommen gesund ist.

(Schluß folgt.)

Ereignung im Verkehre.

Eine Entscheidung, mitgeteilt von Dr. Wilhelm Kowarz.

Im Haftpflichtgesetze vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, sind gerade die Ausdrücke „Ereignung" und „im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn"... am heftigsten umstritten worden und wie wenig Klärung in diesen Begriffen durch die vielen Hunderte von Prozessen gebracht wurde, beweisen die im folgenden auszugsweise mitgeteilten Entscheidungen.

Das Landes- als Handelsgericht in Linz hat über die Klage einer Reisenden gegen das k. k. Ärar auf Zahlung von Schmerzensgeld und Verdienstentgang in einem Zwischenurteile zu Recht erkannt*):

Der von der Klägerin erhobene Anspruch auf Verurteilung des beklagten Ärars zur Leistung einer Rente von täglich K 8 und zur Zahlung der Beträge von K 5000 und K 193·55 besteht angebrachtermaßen nicht zu Recht.

Für den Fall, als dieses Zwischenurteil in Rechtskraft erwächst, ist hiedurch das Klagebegehren angebrachtermaßen abgewiesen und es ist die Klägerin in diesem Falle schuldig, dem Beklagten die mit K 97·10 bestimmten Prozeßkosten binnen 14 Tagen bei Exekution zu ersetzen.

Tatbestand:

Nach dem tatsächlichen Vorbringen der Klägerin kam dieselbe am 28. Dezember 1914 abends mit einem Zuge der k. k. Staatsbahnen aus St. Georgen in Linz an. Der Zug hielt weit außerhalb des Perrons, wo vollständige Finsternis herrschte. Beim Aussteigen aus dem Waggon glitt Klägerin vom Trittbrette, welches stark vereist und nicht bestreut war, ab, zog sich eine starke Muskelzerrung am Fuße zu, kam in ärztliche Behandlung, konnte ihren Beruf nicht mehr ausüben und litt sehr heftige und anhaltende Schmerzen. Sie begehrt daher Verurteilung des beklagten Ärars zur Zahlung einer täglichen Rente von K 8 sowie der Beträge von K 5000 (Schmerzensgeld) und K 193·55 (Heilungskosten). Sie erklärt, ihren An-

*) Die in den folgenden Urteilen und Begründungen enthaltenen Fremdwörter und Wendungen des „Amtsstiles" mußten der Treue der Wiedergabe wegen belassen werden.
Anm. der Schriftleitung.

Digitized by Google

spruch in erster Linie auf das Eisenbahnhaftpflichtgesetz zu gründen, da eine Ereignung im Verkehre vorliege, in zweiter Linie aber auch die Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes über Schadenersatz wegen Verschuldens, welches Verschulden in dem Anhalten weit außerhalb des Perrons, in der dort herrschenden Finsternis, welche das schon an sich (zumal für Frauen) beschwerliche Aussteigen noch gefährlicher machte, und in der Vereisung und Nichtbestreuung des Trittbrettes liege.

Das beklagte Ärar beantragte Klageabweisung. Es wird bestritten, daß Klägerin beim Aussteigen in der angeführten Art überhaupt verunglückte. Sie hat erst am 11. Jänner 1915 gemeldet, daß sie am 28. Dezember 1914 abgerutscht und gefallen sei.

Der Verkehrsbeamte gab an, daß am 28. Dezember 1914, abends zirka $^1/_2$10 Uhr, eine Franensperson ihm gesagt habe, sie sei beim Aussteigen aus dem Wiener Zuge vom Trittbrett abgerutscht, von einer Verletzung habe sie nichts erwähnt. Der Wiener Zug kam um 8 Uhr 55 Minuten, der aus St. Georgen um 9 Uhr 42 Minuten an, sie muß also mit dem ersteren angekommen sein. Der Zug mag etwas außerhalb des Perrons gehalten haben, die Beleuchtung war aber vollkommen ausreichend. Die Trittbretter waren von Wien aus ordnungsmäßig bestreut worden und sind es bis Linz geblieben. Es wird bestritten, daß eine Ereignung im Verkehre vorliege und die subsidiäre Geltendmachung des Anspruches auf Grund der allgemeinen Bestimmungen über Schadensersatz als unzulässig bezeichnet. Übrigens liege Eigenverschulden der Klägerin vor, da diese, wenn ihre Unfallsdarstellung richtig ist, die nötige Vorsicht außer acht gelassen habe.

Entscheidungsgründe:

Durch Anrufung des Handelssenates hat die Klägerin von vornherein zu erkennen gegeben, daß sie ihr Begehren auf das Eisenbahnhaftpflichtgesetz vom 6. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, gründe und sie hat bei der Verhandlung auch ausdrücklich behauptet, daß eine Ereignung im Verkehr vorliege. Es muß nun dem Beklagten beigepflichtet werden, daß es nicht angeht, den aus dem Haftpflichtgesetze erhobenen Anspruch zugleich, wenn auch nur subsidiär, auf das allgemeine bürgerliche Recht zu gründen. Klagen der ersteren Art gehören vor den Handelssenat, Klagen der letzteren Art vor den allgemeinen Senat. Das beklagte Ärar hat die Unzuständigkeitseinrede nicht erhoben und konnte dies wohl auch nicht tun, da ja nach der Sachbehauptung der Klägerin, es liege eine Ereignung im Verkehre vor, die Kompetenz des Handelssenates tatsächlich gegeben war. Ob diese Sachbehauptung richtig ist oder nicht, betrifft aber nicht die Kompetenz, sondern bezieht sich auf das Meritum der Sache.

In meritorischer Hinsicht muß nun aber allerdings gesagt werden, daß von einer Ereignung im Verkehre vorliegendenfalls nicht gesprochen werden kann. Ereignungen im Verkehre sind außergewöhnliche Vorkommnisse, welche von den normalen Vorgängen abweichen. Was sich im Eisenbahnverkehre täglich abspielt und mit dieser Betriebsart notwendig verbunden ist, zum Beispiel leichte Stöße oder Rucke beim An- und Abfahren, Wagenschwankungen bei scharfen Kurven u. dgl., kann nicht als Ereignung im Verkehre bezeichnet werden, auch wenn im einzelnen Falle die körperliche Verletzung eines Menschen damit in ursächlichem Zusammenhange steht. Wie aus der Entstehungsgeschichte des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes bekannt ist, bildete den Anlaß zu demselben ein Eisenbahnzusammenstoß. Vorkommnisse solcher Art, welche in der Gewalt der Naturkräfte, die beim Eisenbahnverkehre in Tätigkeit gesetzt werden, ihren Urgrund haben, schwebten also dem Gesetzgeber vor, wie zum Beispiel außer Zusammenstößen auch Entgleisungen, Kesselexplosionen u. dgl. „Die besondere Gefährlichkeit des Unternehmens ist", wie die oberstgerichtliche Entscheidung vom 15. März 1905, amtl. Sammlung Nr. 884 sagt, „das legislatorische Motiv für die Einführung der Haftpflicht" und diese Entscheidung folgert weiter daraus, daß die Ereignung sich während des Transportes zutragen muß. „Sobald der Transport bezw. die Fahrt beendet ist, treten die beim Verkehr in Tätigkeit gesetzten Naturkräfte außer Wirkung, die Rücksichtnahme auf die Gefährlichkeit entfällt".

Dieser Anschauung schließt sich auch das Prozeßgericht (wenngleich es sich nicht verhehlt, daß die neuere Judikatur teilweise davon abweicht) an, dies um so mehr, als die Haftpflichtgesetze, indem sie den natürlichen und auch im allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuche zum Ausdrucke kommenden Grundsatz, daß der aus Verschulden zugefügte Schade zu ersetzen ist, durchbrechen, als Ausnahmsgesetze zu betrachten sind und als solche eher einschränkend als ausdehnend ausgelegt werden müssen. Nachdem nun Klägerin vorliegendenfalls selbst anführt, daß sie aus dem stillstehenden Zuge ausgestiegen ist, so war zur Zeit dieses Aussteigens der Verkehr bereits beendet und es fehlt daher dieses für die Anwendung des Haftpflichtgesetzes wesentliche Merkmal.

Wollte man aber auch annehmen, daß das Ein- und Aussteigen gleichfalls zum Verkehre gehört, indem die Begriffe „Zugsverkehr" und „Eisenbahnverkehr" auseinanderzuhalten seien (Entscheidung Glaser-Ungar, Neue Folge Nr. 5174), so kann doch im gegebenen Falle wieder von keiner Ereignung die Rede sein. Als Ereignung kann selbstverständlich niemals die körperliche Verletzung selbst, sondern nur jenes Geschehnis verstanden werden, durch das dieselbe herbeigeführt wurde (also zum Beispiel der Zusammenstoß, die Entgleisung, das Überfahrenwerden).

Was Klägerin anführt, ist aber kein Geschehnis außerhalb des Betriebes, wie es sich normalerweise abwickelt, und insbesondere nach den konkreten Verhältnissen abwickeln muß. Daß die Raumverhältnisse am Linzer Bahnhof unzulänglich sind, ist allerdings eine gerichtsbekannte Tatsache und der endlich im Zuge befindliche Umbau desselben ist eine längst empfundene Notwendigkeit. Daß aber der Verkehr sich gerade damals, als Klägerin ankam, anders als gewöhnlich abgespielt habe, daß also ein besonderes Vorkommnis (eben eine „Ereignung", wie das Gesetz sich ausdrückt) stattgefunden habe, ist aus dem Vorbringen der Klägerin keineswegs zu entnehmen. Daß Züge außerhalb des eigentlichen Perrons anhalten oder abfahren, komme häufig vor und ist insbesondere am Linzer Bahnhofe derzeit unvermeidlich. Daß die Beleuchtung außerhalb geringer ist als am eigentlichen Perron, ist ebenfalls erklärlich. Klägerin behauptet aber gar nicht, daß gerade nur damals das Anhalten, weit vom Perron weg erfolgt sei und daß dort gerade die Beleuchtung anders als sonst gewesen sei, oder etwa versagt habe. Auch daß Trittbretter im tiefen Winter vereisen, ist nichts abnormales. Das Merkmal „Ereignung" kann also in den von der Klägerin angeführten Tatsachen nicht erblickt werden und darum findet ihr Anspruch im Haftpflichtgesetze keine Grundlage.

Soferne aber Klägerin aus diesen Tatsachen (insbesondere dem behaupteten Nichtbestreuen) ein Verschulden der Eisenbahnunternehmung (etwa im Sinne der §§ 3 und 19 der Eisenbahnbetriebsordnung) ableitet, so verläßt sie den Boden des Haftpflichtgesetzes und gründet ihren Anspruch gleichzeitig auf die Vorschriften des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches über den Schadenersatz. Dies ist jedoch, wie oben ausgeführt, unzulässig.

Der Handelssenat konnte sich mit der Verschuldensfrage gar nicht beschäftigen, zu einer Maßregel nach 61 bis 63 J. N. war aber weder ein Anlaß noch eine Möglichkeit, weil (wegen behaupteter Ereignung im Verkehre) die Zuständigkeit des Handelssenates von vornherein gegeben war und weil überdies die Unzuständigkeitseinrede nicht erhoben worden war.

Digitized by Google

Mangels Vorliegens einer Ereignung im Verkehre war somit, ohne daß eine Beweisaufnahme über die bestrittenen Tatsachen stattzufinden hatte (§ 275, Abs. 1, Z.-P.-O.), der Anspruch dem Grunde nach als nicht rechtbeständig zu erkennen.

Da es aber der Klägerin nicht verwehrt werden kann, diesen Anspruch aus dem Rechtsgrunde des Verschuldens vor dem hiefür zuständigen Gericht (Senat der allgemeinen Gerichtsbarkeit) geltend zu machen, so war auszusprechen, daß das Klagebegehren nur angebrachtermaßen nicht zu Recht besteht, weshalb der Urteilsspruch in diesem Sinne zu fassen war.

Für den Fall, als vorliegende Entscheidung in Rechtskraft erwächst, ist der Anspruch, soweit er auf das Haftpflichtgesetz gegründet ist (also „angebrachtermaßen") für die Instanz erledigt, indem mangels Bestandes des Rechtsgrundes auch das Leistungsbegehren selbst hinfällig wird. Für diesen Fall war Klägerin somit gemäß §§ 41, 52 Z.-P.-O. zum Prozeßkostenersatz zu verurteilen.

Über die von der Klägerin eingebrachte Berufung hat das k. k. Oberlandesgericht Wien folgenden Beschluß gefaßt:

Es wird der Berufung Folge gegeben, das angefochtene Urteil aufgehoben und die Sache zur Verhandlung und Urteilsfällung an das Prozeßgericht erster Instanz zurückgewiesen, welches hiebei auf die Kosten des Berufungsverfahrens Bedacht zu nehmen haben wird.

Begründung:

Es muß mit der Berufung eine unrichtige rechtliche Beurteilung darin gefunden werden, daß das Erstgericht das von der Klägerin als Grund ihrer körperlichen Beschädigung angeführte Geschehnis (Abgleiten von dem vereisten Trittbrette des Wagens nach der Einfahrt des Zuges im Linzer Bahnhofe) nicht als eine Ereignung „im Verkehr der Eisenbahn" im Sinne des Haftpflichtgesetzes gelten läßt.

Da dort für keinen dieser Begriffe eine Definition aufgestellt ist, muß der allgemeine Sprachgebrauch in Rücksicht gezogen werden; nach diesem aber erfüllt der behauptete Tatbestand die beiden Voraussetzungen des Gesetzes.

1. „Ereignung" ist alles, was sich ereignet, und „ereignen" ist völlig gleichbedeutend mit „geschehen".

Die Auslegung, die unter Ereignung im Sinne des Haftpflichtgesetzes nur „außergewöhnliche Vorkommnisse, welche von den normalen Vorgängen abweichen", verstehen will, kann also nicht gebilligt werden. (Das allgemeine bürgerliche Gesetzbuch definiert in § 696 die Bedingung als „Ereignung, wovon ein Recht abhängig gemacht wird", wobei offenbar auch an ganz alltägliche Geschehnisse gedacht ist.) Annehmbar wäre diese Auslegung allenfalls dann, wenn das Gesetz sich des Wortes „Ereignis" bedient hätte, in dem noch eher der Begriff des außergewöhnlichen liegt. Allerdings kann die Frage, ob ein Geschehnis zu den gewöhnlichen gehört, mit denen jedermann rechnen muß, oder zu den außerordentlichen, im Haftpflichtprozesse eine Rolle spielen, aber nicht für die Qualifikation als „Ereignung", sondern für die Frage, ob der Beschädigte die erforderliche Umsicht betätigt hat, um sich vor den voraussehbaren Folgen des Geschehnisses zu schützen, ob also die Haftung der Eisenbahn ganz oder zum Teile entfällt.

2. „Verkehr der Eisenbahn" ist nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauche der Inbegriff alles dessen, was zur Durchführung ihrer Aufgabe, das ist der Beförderung von Personen und Güter zwischen bestimmten Orten gehört. Für den Fahrgast bedeutet also nicht die Abfahrt und Ankunft des Zuges, Anfang und Ende des Verkehres, er steht vielmehr zu diesem in Beziehung vom Betreten des Bahngebietes zur Abreise bis zu dessen Verlassen, nach der Ankunft. Diese Auslegung wird gerade bei Beachtung des von der Vorinstanz betonten legislatorischen Motivs des Haftpflichtgesetzes notwendig, denn die mit der Art der Betriebskraft verbundenen Gefahren drohen dem Reisenden nicht bloß während der Fahrt im Zuge, sondern auch während des Verweilens auf den Stationsplätzen, zumal auf größeren.

Nach dieser Anschauung des Berufungsgerichtes erscheint das Verfahren in erster Instanz mangelhaft (§ 496, Z. 2 und 3 Z.-P.-O.), weil über die tatsächlichen Behauptungen, auf welche die Klage gestützt wurde, Erörterungen und Feststellungen nicht stattfanden.

Auch der der Oberste Gerichtshof ist über die Begriffe des Gesetzes nicht im reinen, wie die zahlreichen sich widersprechenden Urteile beweisen. Es sei zugegeben, daß seinerzeit bei Verfassung des Haftpflichtgesetzes die mit Dampfkraft betriebene Eisenbahn eben als etwas Gefährliches, Außergewöhnliches betrachtet wurde; heute, im Zeitalter des Verkehres, in dem jedes Kind mit den Einrichtungen und Eigenheiten des Eisenbahnverkehres voll vertraut ist und jedermann, nicht zum Vergnügen allein, sondern zur Abwicklung täglicher Geschäfte die Eisenbahn benötigt und benutzt, heute, da die Eisenbahn ein unentbehrliches und volkstümliches Verkehrsmittel geworden ist, haben sich diese Begriffe denn doch im Sprachgebrauche ganz gewaltig abgeklärt, und wenn man nicht vom Standpunkte des eine geldgierige Partei vertretenden Advokaten aus das Gesetz betrachtet, muß man zu dem Schlusse kommen, daß unter „Ereignung im Verkehre" heute denn doch nur ganz außergewöhnliche Ereignisse, die nur im Eisenbahnbetriebe vorkommen und ihm geradezu eigentümlich sind, verstanden werden. Auf eisigen Treppen kann jeder und überall ausgleiten. Das hat mit der Eisenbahn und mit dem Verkehre nichts zu tun. Die veraltete Anschauung, daß alles, was nur irgendwie mit dem Bahnverkehre im Zusammenhange stehe, vom Betreten des Bahngebietes an bis zum Verlassen desselben, in diesen Begriff des Gesetzes falle, sollte tatsächlich nunmehr im Wege einer authentischen Auslegung beseitigt werden. Diese übertriebene Auslegung hat einzig und allein eine ungebührliche Schröpfung der Bahnverwaltung, die ja jetzt zum Großteile Staatsverwaltung ist, zur Folge; es tritt eine Bereicherung eines einzelnen auf Kosten der Gesamtheit ein, da ja derartige Ersatzbeträge aus den Steuergeldern gezahlt werden müssen. Man wende nicht ein, daß hiedurch die Gefahr einer gewissen Nachlässigkeit in der Ausübung des Dienstes bei den Eisenbahnen heraufbeschworen werden könnte. Überall, wo der Bahnverwaltung ein tatsächliches Verschulden nachgewiesen werden kann, haftet sie doch ohnedies, wie jeder Unternehmer. Es genügte auch, in solchen Fällen, wie der oben besprochene, die Bahn auf Grund der allgemeinen Schadenersatzbestimmungen verantwortlich zu machen, ohne den Kraftaufwand des Sondergesetzes.

Hofrat Rudolf Ritter Grimus von Grimburg †.

Am 14. Februar verschied nach kurzem Leiden an den Folgen einer Lungenentzündung der ehemalige Direktor der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, Herr Hofrat Rudolf Ritter Grimus von Grimburg.

Mit ihm verschwindet eine hervorragende Erscheinung aus dem Kreise der Leiter der früheren großen Privatbahnen.

Hofrat von Grimburg, 1839 als Sohn eines höheren Justizbeamten zu Cremona in der Lombardei geboren, trat nach Vollendung seiner Studien am k. k. Polytechnischen Institute in Wien im Jahre 1859 als Ingenieureleve in die Dienste der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. Die Vorliebe für die wissenschaftliche Seite des Berufes, genährt durch die

Digitized by Google

bei dieser Gesellschaft unter Maniel und Engerth vielfach gebotene Gelegenheit zu wissenschaftlichen Arbeiten bestimmte Grimburg, sich der akademischen Laufbahn zuzuwenden. Er wurde Assistent an der Lehrkanzel für Mechanik und Maschinenlehre am Polytechnischen Institute unter Burg, ging dann zur Vervollkommnung seiner praktischen Ausbildung ins Ausland, verbrachte zwei Jahre als Volontär in dem berühmten Werke John Cockerill in Seraing unter Kraft de la Saulx, hierauf ein Jahr an der Technischen Hochschule in Zürich und wurde 1865 zum Adjunkten bei der neuerrichteten Lehrkanzel für Maschinenbau am Polytechnischen Institut in Wien bestellt.

Im Jahre 1866 wurde von Grimburg zum außerordentlichen und im Jahre 1868 zum ordentlichen Professor des Maschinenbaues an derselben Hochschule ernannt. Nach dem Feldzuge im Jahre 1866 wurde Professor von Grimburg, dessen Vorlesungen schon durch mehrere Jahre über Anordnung des Reichskriegsministeriums von Offizieren der technischen Waffen besucht worden waren, eingeladen, auch am k. k höheren Artilleriekurse einen Unterricht im Maschinenbau einzuführen.

Im Jahre 1871 hatte Professor von Grimburg Gelegenheit, als Mitglied eines von einem europäischen Konsortium entsendeten Ausschusses in Angelegenheit des geplanten Baues der Northern Pacific Railroad Nordamerika zu bereisen, wurde nach der Rückkehr in die k. k. Kommission der Wiener Weltausstellung 1873 berufen, mit der Leitung des gesamten Maschineningenieurwesens betraut und zum Mitglied der Jury und Generalberichterstatter für die Gruppe XIII, Maschinenwesen, bestellt.

Im Jahre 1875 legte Grimburg, infolge eines chronischen Halsleidens und auch infolge der unter den damaligen Verhältnissen aussichtslosen Bemühungen um die Ausgestaltung der Maschinenbauschule die Professur zurück, um sich wieder der Praxis zuzuwenden, wobei ihm die Allerhöchste Anerkennung und seitens des Professorenkollegiums in einer ehrenvollen Entschließung das Bedauern über den Austritt ausgesprochen wurde.

An der Leitung der österreichischen Eisenbahnbaugesellschaft beteiligt, die mehrere größere Eisenbahnbauten ausführte (Giselabahn, Salzkammergutbahn), bemühte sich von Grimburg mit Erfolg um die planmäßige Durchbildung des Baues eiserner Brücken. Über seine Anregung wurde bei dem im Baue begriffenen „Sonnsteintunnel“ nach kurzen Vorversuchen am Gotthard die epochemachende Bauart hydraulischer Gesteinsbohrmaschinen von Brandt zuerst im Betriebe angewendet und zur Geltung gebracht.

In das Jahr 1878 fällt der Entwurf und Bau des Potschacher Wasserwerkes, des von der Bauunternehmung Carl Freiherr von Schwarz im Vereine mit der Firma Alexander Aird in der bemerkenswert kurzen Zeit von $5^1/_2$ Monaten entworfen und gebaut wurde. Ein ähnliches Grundwasserwerk in kleinem Maßstabe wurde später von Grimburg für den Jockeyklub zur Bewässerung der Rennbahn in der Freudenau ausgeführt, das mehrfach Nachahmung gefunden hat.

Im Jahre 1882 übernahm Hofrat von Grimburg, nachdem er sich auf elektrotechnischem Gebiete bemerkbar gemacht hatte, im Vereine mit Carl Pfaff, die Organisirung der Internationalen elektrischen Ausstellung 1883 sowie die Durchführung dieses erfolgreichen Unternehmens.

Hofrat von Grimburg war auch an den Arbeiten der Donauregulierungskommission vielfach beteiligt, insbesondere als Mitarbeiter Engerths an der Planung des Schwimmtores zur Absperrung des Donaukanals.

Im Jahre 1890 wurde Hofrat von Grimburg von der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft aus Anlaß der Nationalisierung der Verwaltung an die Stelle des Direktors des österreichischen Eisenbahnnetzes berufen.

In dieser Stellung entfaltete Hofrat von Grimburg eine alle Zweige der Verwaltung umfassende Tätigkeit, die an seine Tatkraft die größten Anforderungen stellte. Hiebei mußte seine Betätigung als Ingenieur gegen die Aufgaben eines großen Verwaltungskörpers sowie die berufsmäßige Vertretung im Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und in den internationalen Verbänden in den Hintergrund treten.

In der Zeit seiner Amtsführung fallen auch die großen Umwälzungen auf sozialpolitischem Gebiete der Eisenbahnen und die Verstaatlichung der Linien der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, an deren Überleitung in den Staatsbetrieb er in erster Linie beteiligt war.

Hofrat von Grimburg wurde vielfach durch Bekanntgabe der Allerhöchsten Anerkennung, ferner durch Verleihung der Eisernen Krone III. Klasse, des Hofratstitels, des Bürgerrechtes der Stadt Wien, des Komturkreuzes des Franz Joseph-Ordens mit dem Stern sowie der Eisernen Krone II. Klasse ausgezeichnet und war auch im Besitze zahlreicher ausländischer Orden.

Hofrat von Grimburg war seit dem Jahre 1890 Mitglied des Klub österreichischer Eisenbahnbeamten, dessen Geschäfte er als Präsident in der Zeit vom 1. April 1890 bis 1. April 1892 leitete. Er war stets ein warmer Förderer unseres Klubs, dessen Zwecke und Bestrebungen er immer, auch erst in jüngster Zeit anläßlich seiner 25jährigen Zugehörigkeit zum Klub, in der werktätigsten Weise unterstützte.

Er war stets von besonderem Wohlwollen für die Wohlfahrt der ihm unterstehenden Beamten und Bediensteten erfüllt, ein liebenswürdiger Berufsgenosse, und von vornehmster Gesinnung gegen jedermann. Es ist nur selbstverständlich, daß alle, die Hofrat von Grimburg beruflich oder freundschaftlich näher zu treten Gelegenheit hatten, ihm, als einer Zierde des österreichischen Eisenbahnwesens, stets das treueste und dankbarste Andenken bewahren werden. Emil Guisolan.

SCHIFFAHRT.

Ausnützung der Binnenschiffahrtswege in Deutschland. Die Vorbereitungsn für die Schiffahrt 1917 werden mit allem Nachdruck betrieben. Es wird nicht nur, unterstützt durch die Forderungen des Kriegsamtes, der organisatorische Ausbau weiter ausgestaltet, sondern es werden auch Maßnahmen getroffen, um die Eisenbahnen für die dringlichsten Transporte freizuhalten. Es dürfte sich daher mit Beginn der Schiffahrt die Lage so gestalten, daß nur noch einige Zeit die gleichzeitige Belieferung der Abnehmer durch Eisenbahn und Schiffahrt möglich sein wird, während dann (und zwar im Einvernehmen mit der Eisenbahnverwaltung) der größte Teil der Sendungen auf den Wasserweg übergeleitet werden wird. Hiedurch werden viel Wagen für die kurzen Anschlußstrecken frei werden, und zwar um so mehr, als seitens der Bahn eine schärfere Überwachung der Zweckmäßigkeit der Versendungen ausgeübt wird, um unnötige Mehrleistungen zu vermeiden. Da das Verbindungsstück zwischen Weser und Elbe noch fehlt, so wird es sich, wenn Sendungen zwischen Ost und West und umgekehrt durchaus notwendig sind, nicht vermeiden lassen, für die Zwischenstrecke (etwa Magdeburg—Minden) die Bahn zu benutzen. Durch zweckentsprechende Organisation ist das namentlich für Wagenladungen durchführbar. Solche werden auf der Elbe und östlichen Anschlußwegen schon immer durch regelmäßige Linien befördert. Einen derartigen Verkehr auch auf dem Rhein-Weserkanal einzurichten, erscheint zweckmäßig, und man dürfte daher bald zur Einrichtung eines solchen Sammelverkehres schreiten.

Digitized by Google

Schiffahrtsmuseum in Rotterdam. Im vorigen Jahre ist in den Niederlanden eine Vereinigung ins Leben gerufen worden, die die nötigen Mittel für die Beschaffung und Unterhaltung eines Museums für Schiffahrtsgeschichte in Amsterdam und eines Museums für die technische Entwicklung der Schiffahrt in Rotterdam beschaffen will. Der Vereinigung stehen nun genügende Mittel zur Verfügung, um zunächst die Sammlung in Rotterdam einzurichten. Die Stadt Rotterdam hat die Absicht, dazu ein besonderes Gebäude zur Verfügung zu stellen. Außerdem wird die Stadt für das Museum eine jährliche Beihilfe zahlen.

Schiffahrtskanal Donau-Main-Rhein. Dem bayrischen Landtage liegt eine Regierungsvorlage, betreffend den Donau-Main-Kanal und seinen Ausbau als Großschiffahrtsweg zur Verbindung mit dem Rhein vor. Der Donau-Main-Kanal soll bei Stepperg an der Donau beginnen und über Nürnberg nach Bamberg und zum Main geführt werden. Die ganze bayrische Wasserstraße von Aschaffenburg auf dem Main bis Bamberg und auf dem Main-Donau-Kanal und der Donau bis Passau Landesgrenze soll für 1200 Tonnen-Schiffe benutzbar gemacht werden. Der Kostenaufwand ist mit 650 Millionen Mark, aber ohne Einrechnung von Hafenanlagen und des eventuellen Anschlusses von München und Augsburg an dieses Wasserstraßennetz veranschlagt. Nach Friedensschluß soll sofort das ganze Werk in Angriff genommen werden. Die Vorlage ist inzwischen angenommen worden. Wir werden demnächst näheres darüber mitteilen.

Kriegsorganisation der Oderschiffahrt. In Breslau ist eine Oder-Kriegs-Schiffahrtsgesellschaft m. b. H. gegründet worden, der sämtliche am Talgeschäft beteiligten Reedereien, Genossenschaften und Wasserspeditionsfirmen in Breslau, Maltsch, Glogau, Neusalz und Tschicherzig angehören. Zweck des Unternehmens ist vor allem die Beförderung und Verteilung der von der Schiffahrtsgruppe auf die Oder geleiteten Reichstransporte usw. Der Aufsichtsrat dient auch gleichzeitig als Ausschuß zur Festlegung der voraussichtlich immer von Monat zu Monat festzustellenden Frachten. Die Gesellschaft, die für Kriegsdauer gedacht ist, wird voraussichtlich am 1. Februar ihre Tätigkeit aufnehmen. Inwieweit Berg- und Schleppgeschäft einbezogen werden, unterliegt dem Verlauf der weiteren Verhandlungen.

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Seine k. u. k. Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Franz Salvator, Protektor-Stellvertreter der Vereine vom Roten Kreuze in der Monarchie, hat im Namen Seiner k. u. k. apostolischen Majestät dem Oberleutnant i. d. R. und Bahnkommissär im T. A. B. Dr. Alfred Wenzl das Ehrenzeichen II. Klasse mit der Kriegsdekoration huldvollst taxfrei zu verleihen geruht.

Zivilgüterverkehr nach Bulgarien, Mazedonien und der Türkei. Neueren Übereinkommen zufolge werden den nach Bulgarien zu leitenden Maritza-Sonderzügen in Ungarn 12 Wagen angeschlossen. Die Maritza-Züge werden zweiwöchentlich, und zwar am 3. und 17. jedes Monats abgelassen. Nach Mazedonien, bezw. Uesküb stehen wöchentlich 3, nach Konstantinopel hingegen wöchentlich ein Wagen für ungarische Güter zur Verfügung, was allerdings zur Menge der bereitstehenden Güter in keinem Verhältnisse steht, jedoch ist zu berücksichtigen, daß die auf eine Ausdehnung des Osman-Verkehres gerichteten Verhandlungen bereits im Zuge sind, wogegen die Beschränktheit des mazedonischen Verkehrs in der Kriegslage begründet ist.

Die den Güterverkehr nach dem Balkan regelnden Bestimmungen bleiben unverändert in Gültigkeit und die Sammelstationen befinden sich auch weiterhin in Budapest und Batajnica.

Hinsichtlich der Frachtberechnung für Sendungen nach Uesküb sind die erforderlichen Bestimmungen im Nachtrag I vom 15. Jänner 1917 zum Tarif der Militär-Eisenbahn-Direktion Nr. 7 enthalten

Der Straßenbahntunnel Unter den Linden in Berlin. Der vor kurzem eröffnete Tunnel ist bei der nördlichen Zufahrt viergeleisig, die Geleise trennen sich aber Unter den Linden und münden zu zweien östlich und westlich des kgl. Opernhauses; Rampen führen von der Straßenfläche zum Tunnel hinab. Die lichte Höhe des östlichen Teiles ist 4·65 *m*, so daß er auch von zweigeschossigen Wagen durchfahren werden kann, beim westlichen beträgt sie 4·30 *m*. Die Länge des ganzen Bauwerkes einschließlich Rampe beträgt für den östlichen Tunnel 354 *m*, für den westlichen 389 *m*, wovon auf die Tunnelstraße nur 123, bezw. 187 *m* entfallen. Die Tunnel, von denen der eine von der Großen Berliner Straßenbahn allein, der andere von dieser gemeinsam mit der städtischen Straßenbahn benutzt wird, sind nett ausgestattet und freundlich erleuchtet. Für den Betrieb ist eine Geschwindigkeit von 10 *km/h* zugelassen und ein Signaldienst eingeführt, wobei grünes Licht „Freie Fahrt", rotes Licht „Halt" bedeutet. Der westliche Tunnel unterfährt den Kaiser Franz Josephplatz, und zwar so, daß das dort stehende Denkmal der Kaiserin Augusta oberhalb des Tunnels steht; es mußte um 60 *cm* gehoben werden. Die Kosten des Lindentunnels betragen rund 3 Millionen Mark. Gleichzeitig mußte die sogenannte eiserne Brücke bei den Museen um 1 *m* höher gelegt werden. Dies ist geschehen, indem eine eiserne Konstruktion verwendet wurde, die mit Werksteinen und blauem friesischem Muschelkalk verblendet ist. Die Kosten betrugen rund M 525.000.

BUCHANZEIGEN.

Rechtssätze des Verwaltungsgerichtshofes in Unterhaltssachen. Von vielen Seiten und jüngst auch im Wiener Gemeinderate ist der Wunsch laut geworden, daß eine zusammenfassende Darstellung der Rechtsanschauungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes in Sachen des staatlichen Unterhaltsbeitrages nach dem Gesetze vom 26. Dezember 1912, RGBl. Nr. 237, allgemein zugänglich gemacht werde. Das „Wirtschaftliche Hilfsbureau der Gemeinde Wien für Privatangelegenheiten der Einberufenen" hat daher die Herausgabe einer Zusammenstellung veranlaßt, welche die belangvollen Rechtssätze aus diesem Rechtsgebiete aus den Entscheidungsgründen der Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes in kurzem Auszuge wiedergibt. Das Büchlein (60 Seiten) ist von dem Obmann des Hilfsbureau Exz. Dr. Ritter v. Wittek und dem Obmannstellvertreter dieser Kriegshilfsstelle Dr. Friedrich Frey nach der Ordnung des Unterhaltsgesetzes zusammengestellt und umfaßt 258 Rechtssätze, die aus den Begründungen zu wichtigeren, bis Ende Dezember 1916 erflossenen Erkenntnissen abgeleitet sind, und ein eingehendes Sachverzeichnis. Die Sammlung ist im Verlage der Manzschen k. u. k. Hof-, Verlags- und Universitätsbuchhandlung (I. Kohlmarkt 20) in der handlichen Größe der Gesetzesausgaben dieser Firma erschienen und in allen Buchhandlungen erhältlich.

KLUBNACHRICHTEN.

Unsere Damen-Teeabende.

Eine ebenso reichhaltige als fein gewählte Vortragsordnung brachte uns der Abend, den am 1. Februar Frau Alice Leipen arangierte. Wir hörten ein Klavierkonzert des Pianisten Herrn Emil Friedberger, reizende Vorträge der Frau Trude Gluck,

Digitized by Google

Frau Paula Gaczer brachte Lieder, die von Frau Dozent Leßner begleitet wurden, und ernste und heitere Vorträge bot uns Herr Schriftsteller Otto Hutter sowie der Schauspieler Herr Fritz Werner. Ein Künstler überbot den anderen in den Darbietungen und der dichtbesetzte Saal lohnte dies durch stürmische Hervorrufe.

Wie immer, wenn Frau Professor Sommer für den künstlerischen Teil der Abende sorgt, wurde uns auch am 8. Februar Glänzendes geboten. Fräulein Marie Tausky am Klavier, Herr Ferdinand Onno vom Deutschen Volkstheater Gedichte, Herr Rudolf Kumpa vom Carltheater Couplets, Konzertmeister Herr Josef Zimbler, Geige, und Frau Granichstätten, am Klavier begleitet von ihrem Gemahl dem Komponisten Herrn Bruno Granichstätten, brillierte in herrlichen Koloratur-Arien. Hochbefriedigt verließen die zahlreichen Gäste den Saal.

Kurz vor der seither angeordneten Sperre der Konzertsäle wurde uns noch der Abend beschieden, dessen Anordnung Fräulein Irma v. Wittek zusammen mit Frau Professor Valker übernommen hatten. Herr Professor Valker gab ein Klavierkonzert, Fräulein Ella Firbaß brachte Lieder, darunter Kompositionen Sr. Exzellenz unseres Präsidenten Herrn Dr. v. Wittek zu eindrucksvollem Vortrage, Baronin Frieda Meinhart entzückte wie immer mit ihren Dialektdichtungen, Frau Lotte Witt betätigte sich gleich vorzüglich in Vorträgen und Liedern und Herr Dr. Anton Kankowski bot uns einige Gesangsnummern, die den Wunsch aufleben ließen, ihn öfter bei uns zu hören. Der Abend, der auch von Ihren Exzellenzen Baronin Marianne Forster, Baronin Schuster-Bonnott, Pattai und ausnehmend stark besucht war, wurde auch von den Damen zu fleißiger Arbeit für die Kriegsfürsorge ausgenutzt.

Den behördlichen Verfügungen zum Zwecke der Kohlenersparnis wurde von Seite der Klubleitung so weitgehend Rechnung getragen, daß auch unser Konferenzsaal für die Veranstaltungen zu Gunsten der Kriegsfürsorge nicht mehr zur Verfügung gestellt wurde. Demgemäß versammeln sich die Damen an Donnerstagen in unseren Lese- oder Spielzimmern, wo — wie dies am 22. Februar der Fall war — fleißig Zigaretten gestopft und Scharpie gezupft wurde. An diesem Tage fanden sich gegen 50 Damen und Herren ein, so daß solcherart wenigstens die Arbeiten für unsere Soldaten und Verwundeten nicht unter den notwendig gewordenen Einschränkungen leiden. Es sei hier erwähnt, daß wir in der gegenwärtigen Saison bereits 151 Paar Socken und 3 Paar Pulswärmer, ferner 15.200 Zigaretten an das Kriegsfürsorgeamt abgeliefert haben.

Spenden. Zur Förderung der für Zwecke der Kriegsfürsorge veranstalteten Donnerstag-Zusammenkünfte haben gespendet: Herr Hofrat Viktor Reiber K 50, Frau v. Hebra K 10, Herr Hofrat Hermann Ritter v. Littrow K 22.

* * *

Der Einladung, behufs Ankaufes eines guten Konzertflügels Beiträge zu widmen, haben bisnun entsprochen die P. T. Damen und Herren: Albert, kais. Rat Angel, Hofrat Dr. v. Altmann, kais. Rat Bachrach, Bettenhausen, Hofrat v. Bardas, kais. Rat Berl, Brzezina, Baronin Carola Buschman, Bocklet, Becker, Dr. Burger, Sekt.-Chef Burger v. Chmelarz, Hofrat v. Csatáry, Camus (Triest), Cavalar, Dreher, Hofrat v. Drahtschmidt, Draganics, Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, v. Enderes (Teplitz), Engl, Freud, kais. Rat Fischmeister, Fries, Major v. Grünebaum, Baron Guttenberg, Frau Gelbhaus, Gans, Dr. Husserl, Dr. Hauler, Heyl, Dr. Hilscher, Frau Oberstleutnant Haas, W. Hardy, Hanausek, Haßmann, Reg.-Rat Heimbold, Jonasz, Jelinek, Kövesdy, Hofrat Konta, Baron Lilienau, Dr. Leipen, Leinkauf, Exzellenz v. Löbl, E. Lihotzki, Mader, Dr. Mařik (Prag), Metschelmayer (Ischl), Miklosich, Hofrat v. Neblinger, Neufeld, E. Neblinger, L. Novak, Dr. Neuburg, A. Nowak (Crkvice), Oberstleutnant Newald, v. Obentraut, Hofrat Proske, Oberst Poll (Radom), Proch, Dr. v. Prunkul, Quiczala, Dr. Rotter, Rosenberg, Rösner, Baron Rumler, Richter, Oberbaurat Roller, Min.-Rat Rihošek, kais. Rat Richar, Sellner, Schöbl, Karl Spitzer, Reg.-Rat Schubert, Schmelzer, Sauer, Reg.-Rat Schütze, Stöger, Schebesta, Siebenschein, Z. J. Schwarz, Dr. Schumy, J. Schwarz, Baron Seiller, G. Schicht A. G. (Aussig), Tauber, Taussig, Frau Teirich-Sueß, kais. Rat Ullmann, Major Venerandi, Verein der Beamten der A. T. E. (Teplitz), Valker, B. Verbiř (Budapest), Exzellenz Dr. v. Wittek, Zent. J. Wenzl, Dr. Wenzl (im Felde), K. Wagner, Wilhelm, Dr. Wiener, kais. Rat Woitischek, Dr. Weiß v. Teßbach, v. Wysocki, Hofrat Wraschtil, Dr. Wolf, Waber, Hofrat v. Zborowski (Krakau), Major Zdražilek. Das Ergebnis beträgt bisher K 1021. Klubmitglieder, die sich daran noch zu beteiligen wünschen, werden höflichst eingeladen, vom Klubsekretariate einen Posterlagschein anzusprechen.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Nr. 1877—V—17, am 20. Februar 1917.

Eröffnung der Personenhaltestelle Neswačil.

Am 15. Februar 1917 wurde die in Km. 10.059 der Lokalbahn Hinter-Trebáň-Lochwitz zwischen den Haltestellen Skulirow und Wscheraditz neuerrichtete Personenhaltestelle „Neswačil" für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Fahrkartenausgabe findet im Zuge statt; Gepäck wird im Nachzahlungswege abgefertigt.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Nr. 1806—V—17, am 19. Februar 1917.

Brotabgabe in Bahnhofsgastwirtschaften.

Das reisende Publikum wird darauf aufmerksam gemacht, daß die Verabreichung von Brot in den Bahnhofsgastwirtschaften nicht überall sichergestellt ist und es sich daher empfiehlt, auch auf Reisen das nötige Brot mitzunehmen.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in prächtigster Lage mit eigenem Park

Die Hotelverwaltung

Außerordentlich wohlschmeckend, ungemein kräftigend, appetitanregend, erzeugt raschest neues, gesundes Blut, eignet sich daher bestens nach großen Blutverlusten, also insbesondere für Verwundete.

Geschmackproben kostenlos von

J. Paul Liebe
Tetschen a. E.

Digitized by Google

„Quebracholit"-Wände „Quebracholit"-Decken

Das beste und billigste Baumaterial. Ersatz für teuere Bretterschalungen und schwere Stein- und Ziegelwände.

Prospekte und Auskünfte: **Jos. Umlauft & Co., Ges. m. b. H., Bodenbach.**

Spezialfabrik für moderne

Schnelldrehbänke

Werkzeugmaschinenfabrik
Arno Plauert
Warnsdorf in Böhmen.

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Heiz- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Brikettwerken in Dziedzitz (Österr. Schlesien).

Anton Nowak & Sohn

Schneider
Spezialist für Damen- und Sportkostüme
Wien, I., Elisabethstraße 1 (Ecke Kärntnerstraße 44)
Fernsprecher Nr. 3353.

PATENTE:
Österreich, Ungarn, Deutschland, Belgien, Frankreich u. England.

AMINIUM

bleifreier, giftfreier und einzig bewährter Grundanstrich als

Ersatz für Bleiminium

zeichnet sich besonders durch seine **Deckkraft** und **Ausgiebigkeit** aus, infolgedessen stellt er sich bei weitem billiger als Bleiminium.

Profesit, Anstrich in verschiedenen Tönen von großer Deckkraft und Dauerhaftigkeit, ist **besser als alle anderen Deckanstriche,** eignet sich auf **Eisen, Holz** und **Mauerwerk** usw.

Spezialunternehmung für Anstriche sämtl. Eisenkonstruktionen.

Thomas Profes
Prag II. Wassergasse Nr. 38.

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke. Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) **Gebäude** samt deren Zubehör,
b) **Mobilien** aller Art, /49
c) **Bodenerzeugnisse** gegen Hagelschlag.

Reservefonds d. Anst.: K 9,940.670, Ges.-Versicherungssumme K 2.806,352.966.
Anzahl der Mitglieder: 169.474.

In der Monarchie best eingeführtes **Teilzahlunghaus** der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche

liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5. K. k. hand.-ger. prot. Uhrmacher. K. k. beeideter Sachverständiger.

Digitized by Google

A. Fross- Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

□ Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, □ Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.

Zweigniederlassung: Prag, VII. Bubnaerstraße 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.

Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- und Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.

◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

CARL SEIDL & Cie.

Spedition

Kohlen u. Baumaterialien

WARNSDORF.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 621

Winden aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 □ **Wien X/1** □ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 9/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom

□ Turin 1911: 2 Große Preise □

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Schnelldreh-Revolverstahl №5/0 Marke: 5/0

als **Schnell-** und **Hart-Drehstahl** noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 6. Wien, den 15. März 1917. XL. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig M 12, halbjährig M 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig F 20, halbjährig F 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Neuregelung der österreichischen Krankenversicherung mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnkrankenkassen. (Fortsetzung folgt.) — Orientierungssignale. Von Wilhelm Prokov, Berlin-Charlottenburg. (Schluß.) — Sprachreinheit und Sprachrichtigkeit im Eisenbahndienste. — Schiffahrt: Die bayrische Kanalvorlage. — Verschiedenes: Der Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten. Kein Sommerfahrplan der k. k. Staatsbahnen. Die deutschen Eisenbahnen im Jahre 1915. — Buchanzeigen: Kaiser Karl im Bilde. Das Geländezeichnen nach der Natur. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Zur gefälligen Kenntnis!

Infolge der behördlichen Sperre der Vortragssäle entfallen bis zum Widerrufe dieser Maßregel alle Vorträge und Veranstaltungen in unserem Saale.

An Donnerstag-Nachmittagen versammeln sich die Damen zum Zwecke der Arbeiten für die Kriegsfürsorge in unseren Lesezimmern.

Anzeige.

Im Falle von der k. k. Polizeidirektion kein Einspruch erhoben wird, findet

Dienstag, den 27. März 1917, um ½7 Uhr abends im Konferenzsaal ein

Vortrag

des Herrn Professors K. M. Ghéorghiéw über: „Das Bündnis Bulgariens mit den Zentralmächten als logische Folge seiner historischen Entwicklung" statt. Eingeführte Gäste willkommen.

Neuregelung der österreichischen Krankenversicherung mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnkrankenkassen.

Seit nahezu 20 Jahren bestehen in Österreich Bestrebungen, die auf die Neuregelung der mit den Gesetzen vom 28. Dezember 1887, RGBl. Nr. 1 aus 1888, und vom 20. Juli 1894, RGBl. Nr. 168, bezw. mit Gesetzen vom 30. März 1888, RGBl. Nr. 33, und vom 4. April 1888, RGBl. Nr. 39, eingeführten Unfall- bezw. Krankenversicherung sowie auf die Neueinführung der Alters- und Invalidenversicherung gerichtet sind.

Eine deutlichere Gestalt haben diese Bestrebungen angenommen, als im Dezember 1904 unter der Regierung Körber das sogenannte „Programm für die Reform und den Aufbau der Arbeiterversicherung" erschienen ist, welches Werk (zirka 300 Seiten Großoktavformats) zwar gesetzartig abgefaßt war, jedoch einer gesetzgeberischen Körperschaft nicht vorgelegt, sondern nur der öffentlichen Besprechung übergeben worden ist.

Ein weiterer Schritt zur Verfolgung dieses Zieles ist unter der Regierung Beck im November 1908 gemacht worden. Damals ist nämlich auf Grund des erwähnten „Programmes" schon ein Gesetzentwurf (betreffend die Sozialversicherung) herausgegeben worden, der für die verfassungsmäßige Beratung im Abgeordnetenhause bestimmt war. Diese Vorlage ist zum ersten Male in der XVIII. Session des Abgeordnetenhauses der verfassungsmäßigen Behandlung unterbreitet und sodann in den beiden folgenden Sessionen unverändert wieder eingebracht worden. Sie wurde einem eigenen Ausschusse, dem in der Folge mit Allerhöchster Genehmigung für ständig erklärten Sozialversicherungsausschusse zugewiesen, der sie teils in seinen Vollversammlungen, teils im Schoße des von ihm eingesetzten Unterausschusses bereits vollständig durchberaten hatte, als das Abgeordnetenhaus aufgelöst wurde. Diese Arbeit war aber nicht vergeblich. Die Regierung Gautsch hat nämlich auf Grund der früheren Vorlage und der Beschlüsse der eben erwähnten Körperschaften des früheren Hauses eine neue Vorlage zusammengefaßt und sie in der XXI. Session 1911 dem neugewählten Abgeordnetenhause wieder vorgelegt.

Auch dieses Haus hat die Vorlage einem besonderen Ausschusse zugeteilt und war nach fast dreijähriger Arbeit mit der Durchberatung der Vorlage in dem Ausschusse und seinem Unterausschusse bereits fertig. Die Schlußsitzung des Ausschusses, in welcher schon der letzte bisher noch strittige und deshalb zurückgestellte Teil der Vorlage seine Abstimmung fand, hat am 25. Juli 1914 getagt, aber drei Tage darauf ist der Krieg ausgebrochen, der die weitere Fortsetzung der verfassungsmäßigen Behandlung sowie überhaupt jede Aussicht auf ein nahes Gesetzwerden der Vorlage vereitelt hat.

Es sind zwar auch während des Krieges Stimmen laut geworden, die sich dahin ausgesprochen haben, die genannte

Digitized by Google

Vorlage im Wege einer kaiserlichen Verordnung Gesetz werden zu lassen. Insbesondere ist darauf verwiesen worden, daß die in dieser Vorlage geregelte Alters- und Invalidenversicherung für die Gestaltung der nunmehr zeitgemäß gewordenen Versorgung der Krieger und ihrer Hinterbliebenen von großer Bedeutung wäre, indem durch Nebeneinanderzahlung der Leistungen der nach der Vorlage zu schaffenden Invalidenversicherungsanstalten und der Militärpensionen die bekanntlich nicht ausreichenden Militärversorgungsgenüsse eine entsprechende Aufbesserung erfahren würden. Dieser Gedanke, zu deren ernstesten Verfechtern der unlängst verstorbene Minister a. D. Dr. Gustav Marchet gehörte, hat jedoch in den maßgebenden Kreisen keinen gehörigen Anklang gefunden. Inzwischen haben der fortgesetzte Krieg und die durch ihn herbeigeführte vollständige Umwälzung der Lohnverhältnisse Erscheinungen hervorgerufen, unter denen sich der bisherige Zustand der österreichischen Arbeiterversicherung, wie er durch die eingangs bezogenen Gesetze gegeben ist, immer mehr als unhaltbar gezeigt hat.

In erster Reihe galt dies für das Gebiet der Krankenversicherung, und zwar im besonderen für eine Einzelfrage dieses Gesetzes, das ist die Frage des Höchstausmaßes des versicherten Lohnes, und zwar aus nachstehenden Gründen:

Im § 9 des geltenden Krankenversicherungsgesetzes, RGBl. Nr. 33 aus 1888, wird bestimmt, daß bei Berechnung des Krankengeldes anstatt des im Gerichtsbezirke üblichen Taglohnes gewöhnlicher, der Versicherungspflicht unterliegender Arbeiter (§ 7) ein anderer Lohnbetrag zugrunde belegt werden kann, wenn dieser nicht geringer ist als der gezeichnete ortsübliche Taglohn und nicht höher als K 4 für den Arbeitstag. Hienach waren also K 4 als Höchstmaß des der Krankengeld- (und Beitrags-)bemessung zugrunde liegenden Taglohnes und — da die Krankenkassen in der Regel das Krankengeld mit 60% des Lohnes bestimmen — K 2·40 als Höchstausmaß des täglichen Krankengeldes festgesetzt. Ein so niedriges Krankengeld zu einer Zeit, wo der tägliche Arbeitslohn von K 10 keine seltene Erscheinung bildet — war auf die Dauer gewiß nicht haltbar. Ein Arbeiter, dessen Einkommen durch Bezug im Krankheitsfalle von K 10 auf K 2·40 sinken würde, wäre durch die Krankheit derart schwer wirtschaftlich betroffen, daß er sich selbst bei den gefährlichsten Erkrankungen nicht von der Arbeit fernhalten könnte, wogegen sein Verbleiben im Dienste nicht nur seinen Zustand — insbesondere bei Lungenleidenden — wesentlich verschlechtern, sondern auch für seine Umgebung bedrohlich sein würde. Die auf diese Weise sich auch in Wirklichkeit gestaltenden Verhältnisse wurden seitens der Krankenkassen und der Ärzteschaft mit Recht als eine soziale Gefahr bezeichnet und sie waren auch, wie nach den hiedurch verursachten Strömungen und Handlungen geschlossen werden kann, der einzige Bewegungsgrund zu der gegenwärtigen Abänderung der Krankenversicherung in Österreich. Alles übrige, was die kaiserliche Verordnung vom 4. Jänner 1917, RGBl. Nr. 6, durch welche diese Änderungen des Krankenversicherungsgesetzes verfügt worden sind, enthält, ist zwar — wie später dargetan werden wird — sehr zweckdienlich, jedoch keinesfalls derart wichtig, daß deswegen eine Novellierung des Gesetzes während des Krieges hätte in Angriff genommen werden müssen. Sowohl die Neuordnung der Bestimmungen über die Lohngrundlage als auch der übrige Inhalt der Novelle stellen sich aber nicht als eine vollständige Neuigkeit dar, sondern es sind dies zumeist nur Teile des auf die Krankenversicherung bezughabenden Abschnittes der früher erwähnten Gesetzentwürfe, betreffend die Sozialversicherung.

Was nun die Beurteilung dieser Novelle vom allgemeinen Standpunkte anbelangt, so genügt es, auf einen diesbezüglichen Aufsatz in der „Wiener Zeitung" vom 9. Jänner 1917 zu verweisen, mit welchem die Regierung diesen Gesetzesakt in die Öffentlichkeit eingeführt hat.

In spezieller Beziehung sei hier nachstehendes mit einer der Wichtigkeit des Stoffes entsprechenden Ausführlichkeit erwähnt:

1. Während nach dem geltenden Krankenversicherungsgesetze das Krankengeld mit 60% des versicherten Lohnes bestimmt wird und als ein solcher Lohn der gerichtsübliche Taglohn und fallweise auch der Individuallohn festgesetzt ist, führt die Novelle zu diesem Behufe sowie zwecks Festsetzung der Versicherungsbeiträge (und einiger nebensächlicher Krankenkasseleistungen) das sogenannte Lohnklassensystem ein. Dieses System ist dadurch gekennzeichnet, daß sämtliche Versicherte nach Maßgabe ihres wirklichen Arbeitsverdienstes in mehrere Klassen (Lohnklassen) derart eingeteilt werden, daß jene Versicherten, deren Arbeitsverdienst sich innerhalb gewisser in der Novelle bezeichneten Grenzen bewegt, je eine Gruppe (Lohnklasse) bilden. Durch die Angehörigkeit zu einer bestimmten Lohnklasse ist dann für jeden einzelnen Versicherten sein Versicherungsanspruch und sein Versicherungsbeitrag von selbst gegeben.

Die Novelle sieht 11 Lohnklassen vor. In die erste Klasse gehören Versicherte mit einem durchschnittlichen täglichen Arbeitsverdienst bis K 1·25, in die letzte Klasse Versicherte mit einem täglichen Arbeitsverdienst von über K 7·50. Die Verdienststufen zwischen den einzelnen Klassen betragen in den ersten sechs Klassen je 50 h, in der siebenten 75 h und in den folgenden je K 1. Das Krankengeld beträgt für die 1. Klasse 60 h, für jede folgende Klasse bis zur Klasse 6 um je 30 h mehr, in der 7. Klasse um 40 h mehr und in den folgenden Klassen K 3, 3·60, 4·20 und 5.

Für den maßgebenden wirklichen Arbeitsverdienst kommen im wesentlichen zwei Lohnbemessungsarten in Betracht: Bemessung des Lohnes nach der Zeit und Bemessung des Lohnes nach der geleisteten Arbeitsmenge. Für den ersten Fall ergibt sich der für einen bestimmten Zeitabschnitt zugesicherte Lohn ohneweiters als wirklicher Arbeitsverdienst, der naturgemäß durch vorübergehende Lohnerhöhungen oder Lohnausfälle eine Änderung nicht erfahren kann (§ 7 b, Abs. 1 und 3). Im zweiten Falle wird die zur Einreihung erforderliche

Digitized by Google

Lohngrundlage durch Umrechnung des Stundenlohnes in einen Zeitlohn gewonnen (§ 7 b, Abs. 2).

Die Bestimmungen der Novelle über die Lohnklasseneinteilung sind mittelbar auch für die im § 52 und 53 des Krankenversicherungsgesetzes, RGBl. Nr. 33 aus 1888, vorgesehenen Krankenkassen der Privateisenbahnen und Dampfschiffahrtsunternehmungen bezw. der Staatsbetriebe bindend. Diese Paragraphe, welche auch nach Inkrafttreten der Novelle in vollem Umfang weiter in Geltung bleiben werden, schreiben zwar nur ganz allgemein vor, daß das Krankengeld der Versicherten und der Krankenkassenbeitrag des Dienstgebers nicht niedriger festgesetzt werden dürfen als im Falle der Versicherung von Bediensteten der genannten Betriebe bei einer anderen Krankenkasse. Es wäre also hienach begrifflich möglich, daß die besonderen Krankenkassen der Eisenbahnen und der Staatsbetriebe der Versicherung ihrer Bediensteten an Stelle der wirklichen Arbeitsverdienste und der Lohnklassen einen anderen Lohnbetrag zugrunde legen würden. Da aber der Arbeitsverdienst auch Nebenbezüge umfaßt und daher höher ist als der reine Zeitlohn, so müßte der genannte Lohnbetrag mit einem den Zeitlohn übersteigenden Lohnsatze angenommen werden (z. B. mit 130% des Lohnes). Außerdem müßte dieser Lohnbetrag immer höher sein als der durchschnittliche Arbeitsverdienstsatz der betreffenden Lohnklasse. Diese Künstlichkeit der Festsetzung der Lohngrundlage sowie die Notwendigkeit, diesen Lohn in jedem einzelnen Falle mit dem Lohnklassen-Arbeitsverdienst zu vergleichen, würde aber unüberwindliche Durchführungsschwierigkeiten bereiten, weshalb gesagt werden kann, daß die in den §§ 52 und 53 des KVG. erwähnten Krankenkassen in Wirklichkeit an das Lohnklassensystem der Novelle gehalten sind. Diese Tatsache macht es nun notwendig, zunächst die Frage zu lösen, welche Gebühren des Eisenbahnpersonals sich als ein Verdienst im Sinne der in Rede stehenden Novelle darstellen. Zu dieser Frage sei nachstehendes erwähnt:

Die Novelle umschreibt (bis auf einige, unten zu erwähnende Einzelbestimmungen) den Begriff „Arbeitsverdienst" nicht, sondern sie gebraucht ihn ganz einfach als gegeben.

Es fällt also die nähere Festsetzung des Begriffes „Arbeitsverdienst" der Praxis zu, das heißt jenen Stellen, die zur Durchführung der Novelle berufen sind.

Die Lösung dieser zweifellos schwierigen Aufgabe ist jedoch wesentlich durch folgende zwei Umstände erleichtert:

Erstens kann es keinem Zweifel unterliegen, daß der in Rede stehende Begriff auf dem Gebiete der Krankenversicherung sich im allgemeinen mit dem Begriffe „Jahresarbeitsverdienst" auf dem Gebiete der Unfallversicherung deckt*), und daher von ihm ziemlich das gleiche gilt, was von dem „Jahresarbeitsverdienst" im Bereiche der Unfallversicherung bekannt ist. In letzterer Beziehung sind die Erfahrungen der Praxis außerordentlich reich, weil der Begriff „Arbeitsverdienst" in den Unfallversicherungsgesetzen ebenfalls nicht umschrieben ist und daher eine umfassende Judikatur und Literatur hervorgerufen hat.

Zweitens nimmt die in Rede stehende Novelle zu gewissen einschlägigen Fragen selbst Stellung, offenbar zu dem Zwecke, um diese auf dem Gebiete der Unfallversicherung am meisten strittigen Fragen durch eine gesetzliche Norm außer Zweifel zu setzen. Hieher gehören in erster Reihe § 7a, Abs. 1, und § 7 b, Abs. 1 und 2, der Novelle.

Auf Grund dieser gesetzlichen Bestimmungen sowie an der Hand des oben erwähnten, das Unfallversicherungsgesetz betreffenden Stoffes lassen sich nun für die Beurteilung des in Rede stehenden Begriffes nachstehende allgemeine Gesichtspunkte aufstellen:

a) Der Begriff des Arbeitsverdienstes im Sinne der Arbeiterversicherung ist mit dem privatrechtlichen Begriffe des vertragsmäßigen Lohnes nicht gleichbedeutend. Der Verdienst im Sinne der Arbeiterversicherung umfaßt nämlich nicht nur jene Bezüge, auf welche dem Versicherten ein ausdrücklich eingeräumter Rechtsanspruch zusteht, sondern überhaupt alle Bezüge, welche der Versicherte auf Grund des Dienst- oder Arbeitsverhältnisses und Kraft seiner Beschäftigung in dem Unternehmen tatsächlich genießt.

b) Auch freiwillige Zuwendungen des Arbeitgebers an den Versicherten sind als Arbeitsverdienst anzusehen, wenn sie sich nicht als einmaliges (vereinzeltes, zufälliges) Geschenk darstellen, sondern ihm übungsgemäß, daher mit einer gewissen Regelmäßigkeit gewährt werden.

c) Für die Eigenschaft eines Bezuges als Arbeitsverdienst ist nicht unbedingt notwendig, daß der betreffende Bezug vom Arbeitgeber stammt. Auch Leistungen Dritter (z. B. Trinkgelder) zählen zu dem Arbeitsverdienste, falls sie — wie dies übrigens nunmehr die in Rede stehende Novelle zum KVG. ausdrücklich bestimmt — üblich sind und auf die Bemessung des Arbeitslohnes von Einfluß sind.

d) Schließlich kann zu den Begriffsmerkmalen des Arbeitsverdienstes auch die Fähigkeit der Wiederkehr des betreffenden Bezuges zugezählt werden, welches Merkmal auch im § 7 a, Abs. 1, der Novelle durch das Wort „regelmäßig" ausgedrückt erscheint. (Fortsetzung folgt.)

*) Auf dem Gebiete der Unfallversicherung bildet dieser Verdienst schon seit jeher die Grundlage für die Bemessung der Unfallsentschädigungen und der Versicherungsbeiträge.

Orientierungssignale.

Auszug aus dem demnächst im Buchhandel erscheinenden Druckhefte „Gefahrquellen im heutigen Eisenbahnbetriebe". Von **Wilhelm Prokov**, Berlin-Charlottenburg.

(Schluß zu Nr. 5.)

Als Antriebskraft für diese Vorrichtung hat sich das Gewicht der Eisenbahnfahrzeuge im praktischen Betriebe vollkommen bewährt! Dieses bewirkt, auch wenn die Wagen leer sind, eine Durchbiegung der Fahrschiene nach unten, die, wellenförmig mit dem Zuge fortlaufend, niemals stoßartig auf die Vorrichtung wirken kann, worauf sehr viel ankommt, denn diese Wirkung muß immer die gleiche sein, ob der Zug langsam, mittelschnell oder mit der größten

Digitized by Google

Schnelligkeit fährt; ob die Wagen beladen oder leer sind; ob der Zug lang oder kurz ist, oder nur aus einem Eisenbahnfahrzeuge besteht; ob der Abstand der Räder kurz, oder — wie z. B. bei Langholzwagen — außergewöhnlich lang ist; ob die Räder ungebremst, oder teilweise gebremst oder festgebremst sind; ob die Schienen hoch oder niedrig sind; ob die Unterlagschwellen aus Holz oder aus einem anderen Stoffe bestehen; ob das Gleis in gerader Linie oder in einer Biegung liegt; ob die Schienen mit Schnee bedeckt, oder vereist, oder überschwemmt sind, oder ob sie frei liegen; ob die Schienen und das die Vorrichtung bergende Gehäuse von der glühenden Sonne bestrahlt werden, oder große Kälte herrscht; die Einwirkung des Zuges muß unter allen Umständen stets die gleiche sein. Deshalb dürfen bei dieser Vorrichtung keine Stoffe verwendet werden, die unter Witterungseinflüssen oder in anderer Weise nachteilige Veränderungen erleiden; auch dürfen bei ihr keine engen Röhrchen zur Anwendung gelangen, weil diese verstopft werden können. Zu diesen Stoffen zählt auch Quecksilber, wenn es durch enge Röhrchen geleitet wird. Denn Quecksilber oxydiert und überzieht sich bei Luftzutritt mit einem dünnen grauen Häutchen. Bei Gegenständen, die dauernd in ein und derselben Lage bleiben, ist dieser Umstand ziemlich bedeutungslos, weil sich in solchen Fällen das Häutchen nur einmal bildet; anders ist es aber bei einem Streckenstromschließer, bei dem das Quecksilber bei jedem Zuge kräftig durcheinander gemischt wird und infolgedessen sich nach jedem Zuge eine neue Oberfläche und ein neues Häutchen bildet. Denn dadurch wird das Quecksilber verunreinigt und nach einiger Zeit verdickt, infolgedessen das Zurückfließen durch das enge Rückflußröhrchen verlangsamt und schließlich unmöglich wird, so daß die Arbeit des Apparates aufhört. Auch ist die Befürchtung nicht unberechtigt, daß die große Ausdehnungsfähigkeit des Quecksilbers bei der erheblichen Menge, die bei Streckenstromschließern zur Verwendung gelangt, bei anhaltender Sonnenhitze vorzeitigen Berührungsschluß herbeiführt.

Ein anderer Umstand, der ebenfalls gegen die Anwendung enger Röhrchen spricht, ist folgender: Bei Wärmewechsel bildet sich in den Röhrchen Niederschlag (Schweiß), der bei eintretender Kälte gefriert und das Röhrchen verstopft, so daß nicht einmal Preßluft hindurch dringen kann, wie die Erfahrung gezeigt hat.

Von dem Streckenstromschließer wird nur verlangt, daß er bei allen Witterungsverhältnissen — auch bei Überschwemmungen — ohne besondere Pflege oder Nachhilfe zu bedürfen, einen Kontakt schließt, der sich in wenigen Sekunden nach der Vorbeifahrt des Zuges von selbst wieder öffnet und daß die bewegten Teile der Vorrichtung ebenfalls in wenigen Sekunden in ihre Anfangsstellung zurückkehren. Diese Erfordernisse erfüllt der neue Streckenstromschließer in vollem Umfange; seine Bauart verbürgt aber auch auf Jahrzehnte hinaus, daß alle Unterschiede in den beweglichen Teilen, auch diejenigen, die durch natürliche Abnutzung entstehen, nach jedem Zuge auf rein mechanischem Wege ausgeglichen werden. Die Maße der Einrichtung einschließlich Gehäuse betragen nur: Breite 10, Höhe 18, Tiefe 5·5 *cm*.

Der neue Orientierungs-Signalapparat besitzt ebenfalls geringe Ausdehnung: Breite 8·5, Höhe 26, Tiefe 34 *cm* einschließlich Gehäuse, so daß er überall angebracht werden kann. Er ist mit zwei Streckenstromschließern durch Kabelleitung verbunden, von denen der eine am Anfange und der andere am Ende der Blockstrecke an der Fahrschiene befestigt ist und besitzt nur eine Signalscheibe, die unter der Einwirkung des Zuges abwechselnd sichtbar oder unsichtbar gestellt wird, so daß die Beamten die jeweilige Verkehrslage des Zugverkehrs in ihrem Dienstbereiche stets vor Augen haben und vor Irrtümern bewahrt werden.

Bei dem Zusammenwirken der neuen Einrichtung ist es gleichgültig, ob der Zug auf dem Streckenstromschließer zum Halten kommt und wieder anfahren muß oder nicht. — Auch kann die Abhängigkeit der Züge voneinander niemals unterbrochen werden, weil der Zug seine frühere Deckung stets erst dann aufgeben kann, nachdem er sich neue Deckung geschaffen hat. — Der in einen Bahnhof eingefahrene und auf dem Einfahrtgleise haltende Zug schützt sich gegen das Aufrennen eines Folgezuges, indem er selbst das Einfahrtsignal auf „Halt" verriegelt und es erst dann entriegelt, nachdem seine letzte Achse das Einfahrtgleis verlassen hat. — Der Lokomotivführer wird vor dem Überfahren des Haltsignales durch das entsprechend ausgestattete Vorsignal geschützt, das von seinem eigenen Zuge betätigt wird, solange das Hauptsignal „Halt" zeigt. — Die Schrankenwärter werden durch leicht tragbare — oder in den Wärterbuden aufgestellte Lärmgeräte (sichtbar und hörbar) rechtzeitig von den Zügen benachrichtigt, aus welcher Richtung und auf welchen Gleisen sich Züge dem Übergange nähern. Mit ähnlichen Geräten können auch die Arbeiter auf der Strecke gesichert werden.

Bei Verwendung dieser Geräte ist keine Schienenisolierung erforderlich und auch keine besonderen Vorrichtungen an den Fahrzeugen usw. Die Bauart bietet Gewähr für jahrzehntelange zuverlässige Arbeit; falls aber dennoch eine solche Vorrichtung versagen sollte, so verbleiben alle Signale in derjenigen Stellung, die sie augenblicklich inne haben, so daß keine Zugdeckung unterbrochen werden kann; in einem solchen Falle tritt nur ein Zeitverlust ein, es kann aber kein Zusammenstoß herbeigeführt werden. Um aber auch solche Zeitverluste zu vermeiden, ist die Bauart der Geräte derart, daß sie doppelt angeordnet werden können — was ihr niedriger Preis gestattet — so daß Versager nach menschlichem Ermessen überhaupt ausgeschlossen werden und jedem Mißtrauen gegen zuverlässige Arbeit der Boden entzogen wird.

Auf besonders verkehrsreichen Linien (Stadt-, Ring-, Untergrund- und Hochbahnen) kann — bei Anwendung des neuen und einfachen Signalstell-

Digitized by Google

apparates — den Zügen auch die Umstellung der Ein- und Ausfahrtsignale übertragen werden, derart, daß der vorausfahrende Zug stets die Signale für den nächstfolgenden Zug stellt, also für sich immer Deckung hat, die jeder Zug sich selbst schafft. — Mit den neuen Apparaten wird die Sicherheit des Betriebes auf die größte erreichbare Höhe gebracht; ebenso die Leistungsfähigkeit und die Schnelligkeit des Umlaufes der Wagen, da die Schnelligkeit, mit der die Umstellung der Signale erfolgt, eine erhebliche Verkürzung der Blockstrecken auf den meisten Linien gestattet, infolgedessen die Verdichtung der Zugfolge bis an die äußerste Grenze des Erreichbaren ermöglicht wird.

Auf die Frage, weshalb die Eisenbahnen derartige Einrichtungen nicht längst in Benutzung haben, kann nur geantwortet werden, daß jedes Menschenwerk zu seiner Entwicklung Zeit braucht — oft lange Zeit; so hat z. B. die Dampflokomotive — nur vom Tage der Eröffnung der ersten mit Dampf betriebenen Eisenbahn (28./9. 1828) an gerechnet — 88 Jahre gebraucht, um zu ihrer heutigen Leistungsfähigkeit zu gelangen; die See- und Luftschiffahrt noch viel mehr und ähnlich ist es bei tausend anderen Menschenwerken.

Die Konstruktionsdarstellung und spezielle Beschreibung kann aus patentgesetzlichen Gründen erst später durch den Druck erfolgen, weil die Patentgesetze einiger Auslandstaaten (z. B. Frankreich) die Patenterteilung hievon abhängig machen. Ausnahmeweise können aber Beteiligte schon jetzt Lichtpausen und auf der Schreibmaschine hergestellte Beschreibungen erhalten.

Sprachreinheit und Sprachrichtigkeit im Eisenbahndienste.

Zu den im Hefte 3 vom 1. Februar 1917 unserer Zeitschrift unter dieser Überschrift enthaltenden Ausführungen ist der Schriftleitung das folgende Schreiben zugekommen:

„Die im Heft 3 Ihrer sehr geschätzten Zeitschrift unter der Überschrift „Sprachreinheit und Sprachrichtigkeit im Eisenbahndienste" erschienene Betrachtung über die Niederschrift des gemischten Ausschusses des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen enthält am Schlusse einige Bemängelungen der Niederschrift, die zur Verhütung von erheblichen Mißverständen in einigen Punkten der Richtigstellung bedürfen.

In der Abhandlung (Seite 21) heißt es: „Unrichtig ist der in der Niederschrift auch zum Ausdruck gekommene Wunsch, daß für jedes Fremdwort nur je ein deutsches Ersatzwort vorgeschlagen werden soll." Die Niederschrift enthält einen solchen Wunsch nicht; gemeint ist wohl eine Stelle der Niederschrift, in der gewünscht wurde, „für die im Eisenbahnwesen besonders gebräuchlichen Sonderfremdausdrücke gute deutsche Ausdrücke, soweit angängig, in nur einer einzigen Übersetzung, einzutauschen". Es soll also, wie sich aus dem Zusammenhang noch deutlicher ergibt, nicht für die allgemein gebrauchten vieldeutigen Fremdwörter, wohl aber für die besonderen Eisenbahnfachausdrücke, soweit angängig (!), eine einheitliche, im ganzen Vereinsgebiet verwendbare Verdeutschung gesucht werden, damit der Grundgedanke des Antrages „einheitliche Verdeutschung der Eisenbahnfachausdrücke", erreicht wird. Hier muß also ein Mißverständnis des Herrn Verfassers vorgelegen haben; es ist schade, daß ihm eine schon im November 1916 in der Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen (Nr. 90) erschienene kleine Abhandlung entgangen ist, in der dieser Punkt nochmals ganz besonders erläutert ist.

Ferner wird bemängelt, „daß auch alle im gewöhnlichen Leben gebräuchlichen, daher auch im Schriftwechsel verwendeten Fremdwörter der Umgangssprache aufgenommen werden sollten". Nach der Niederschrift haben die Berichterstatter „im Rahmen des zugewiesenen Stoffgebietes sämtliche Fremdwörter aus Drucksachen (des Vereines wie der eigenen Verwaltung), aus Verordnungen und Dienstbehelfen, einschließlich der im Schriftenaustausch des täglichen Lebens vorkommendem fremdsprachigen Ausdrücke zu sammeln". Es sollen also durchaus nicht, wie man aus dem oben wiedergegebenen Wortlaut der Abhandlung folgern muß, die Fremdwörter aus allen Gebieten der menschlichen Tätigkeit gesammelt werden. Aber man will sich allerdings nicht auf die Verdeutschung der reinen Fachausdrücke beschränken, sondern man beabsichtigt, möglichst alle im Berufsleben der Eisenbahner vorkommenden Fremdwörter zu sammeln, um, wenn der Plan sich später als durchführbar erweist, ein für den Dienstgebrauch vollständig (ohne Zuhilfenahme anderer Verdeutschungsbücher) ausreichendes Fremdwörterbuch zu schaffen.

In dem Aufsatz ist schließlich noch der Wunsch ausgesprochen, es sollen „auch jene Fremdwörter aufgenommen werden, die in Gesetzen, Verordnungen, Satzungen u. dgl. vorkommen; es wird behauptet, der Ausschuß habe dies weder ausdrücklich noch andeutungsweise gesagt. Tatsächlich hat der Ausschuß jedoch diesem Wunsche sehr wohl Rechnung getragen, was der Herr Verfasser zum Teil selbst in seiner Abhandlung (Seite 20) anführt und was sich übrigens aus dem Arbeitsplane deutlich ergibt, da dort zahlreiche Verordnungen usw. (z. B. EVO., Betriebsreglement, I. Ü.) namentlich bezeichnet sind. Im übrigen ist in der Niederschrift wiederholt ausgesprochen, daß eben sämtliche innerhalb des Eisenbahnwesens im weitesten Sinne vorkommenden fremdsprachigen Ausdrücke ohne jede Einschränkung gesammelt werden sollen (ohne daß aber der Ausschuß schon endgültig entschieden hätte, ob auch alle Teile in das Verdeutschungsbuch aufgenommen werden können).

Abgesehen davon, daß eine Kritik der Form einer nur für einen engen Kreis von Verwaltungen bestimmten Niederschrift in einer öffentlichen Zeitschrift schon an sich etwas ungewöhnlich erscheint, dürfte schließlich die von dem Herrn Verfasser als Ersatz der in der Niederschrift vermißten „scharfen Fassung der Richtlinien für die Arbeit" für nötig erachtete Dreiteilung („1. Alle in den Drucksachen und im gegenseitigen Schriftwechsel vorkommenden Fremdwörter; 2. Alle Fremdwörter, ohne Unterschied der Sprache, aus welcher sie stammen; 3. Insbesondere auch die Bezeichnungen für Behörden usw. und für Fachausdrücke") durchaus entbehrlich scheinen, zumal da allen beteiligten Verwaltungen ein genau umgrenztes Arbeitsgebiet zugeteilt ist, und da es innerhalb dieser Gebiete mehr als alle Fremdwörter eben nicht gibt. *A. Nether.*"

Diese „Richtigstellung" erheischt eine Entgegnung. In der angeblich von mir übersehenen Abhandlung von „*N.*" (= *Nether*) in Heft 90 der „Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen", November 1916, heißt es: „Eine der Hauptaufgaben des Ausschusses . . . wird es sein, für die im Eisenbahnwesen hauptsächlich vorkommenden Fremdwörter, namentlich aber für die Fachausdrücke nur einen einzigen für den ganzen Bereich des Vereines gleichmäßig anwendbaren deutschen Ausdruck festzusetzen"; . . . Dieser Satz des Herrn „*N.*" stimmt mit der von Herrn Nether bemängelten Stelle meiner Ausführungen in Heft 3 so genau überein, daß ich nicht verstehe, daß Herr Nether mir den

Digitized by Google

Vorwurf machen kann, ich hätte die Niederschrift des gemischten Ausschusses mißverstanden.

Meine Meinung, der genannte Ausschuß wünsche, daß auch die im „gewöhnlichen Leben" vorkommenden Fremdwörter für das Verdeutschungsbuch des Vereines gesammelt und verdeutscht werden sollen, beruht auf folgender Stelle der Niederschrift: „Die Arbeiten sind . . . so gedacht, daß die Berichterstatter im Rahmen des zugewiesenen Stoffgebietes sämtliche Fremdwörter aus Drucksachen (des Vereines sowie der eigenen Verwaltung), aus Verordnungen und Dienstbehelfen, einschließlich der im Schriftwechsel des täglichen Lebens vorkommenden fremdsprachigen Ausdrücke . . .". Jeder unvoreingenommene Leser dürfte den Eindruck haben, daß hier (wie ich in meiner Arbeit sagte:) „alle im gewöhnlichen Leben gebräuchlichen, daher auch im Schriftwechsel" (selbstverständlich zu ergänzen: der Eisenbahndienststellen) „verwendeten Fremdwörter" gemeint seien, und mir zustimmen, wenn ich weiter sagte, daß diese Fremdwörter bereits ganz ausreichend verdeutscht seien, zum Beispiel in dem Verdeutschungshefte V des Allgemeinen deutschen Sprachvereins: „Die Amtssprache."

Richtig ist die Bemänglung, daß ich mit Unrecht behauptete, der Ausschuß habe weder ausdrücklich noch andeutungsweise gesagt, daß auch jene Fremdwörter aufgenommen werden sollen, die in Gesetzen, Verordnungen, Satzungen u. dgl. vorkommen. Ich habe bei dieser Äußerung nämlich nur die im vorangehenden Absatze wörtlich angeführte Stelle der Niederschrift im Auge gehabt, die mir den irrtümlichen Eindruck hervorrief, daß nur Anordnungen der Eisenbahn verwaltungen gemeint seien. Ich hätte tatsächlich deutlicher sagen sollen, daß ich bei meinem Satze mehr an die allgemeinen (staatlichen) Gesetze und Verordnungen usw. gedacht habe, die sich auf das Eisenbahnwesen beziehen, deren Verdeutschung viele für unzulässig halten.

Mit Nachdruck muß ich den mir im letzten Absatz seiner Bemängelung von Herrn Nether gemachten Vorwurf der Ungezogenheit (oder vielleicht gar des Vertrauensmißbrauches) zurückweisen. Es wäre wahrlich traurig um das Eisenbahnwesen und um den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen bestellt, wenn sie eine fachliche Besprechung einer die äußeren Formen der Geschäftsgebarung (Gebrauch von Fremdwörtern) beruhenden Angelegenheit, die weder äußerlich als vertraulich bezeichnet noch durch ihren Gegenstand als vertraulich erkennbar ist, unliebsam empfinden würden, namentlich, wenn, wie im vorliegenden Falle, das Vorgehen des Vereines mit dem wärmsten Beifall begrüßt wird, und zwar um so mehr, als Herr Nether selbst lange vor meinem Aufsatze die Sache in dem oben genannten Hefte der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (doch wohl auch eine „öffentliche Zeitschrift") behandelt, also der etwa vorhandenen Vertraulichkeit entkleidet hat.

Daß schließlich Herrn Nether meine Fassung der Richtlinien für die Arbeit entbehrlich erscheint, mag ja begründet sein. Mir schien sie, wenn schon nicht nötig, so doch nützlich.

Dr. Hilscher.

SCHIFFAHRT.

Die bayrische Kanalvorlage. Die Kanalvorlage der bayrischen Regierung, die unlängst dem Landtag zugegangen ist (und inzwischen einhellig angenommen wurde), sieht als ersten Teilbetrag für die Ausarbeitung eines ausführlichen Entwurfes für die Herstellung einer Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze unterhalb Passau die Summe von M 1,005.000 aus staatlichen Mitteln vor. Die Begründung erstreckt sich auf den ganzen Kanalplan und geht aus von den Erfahrungen in diesem Krieg sowie von der Rücksicht auf die künftigen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland, Österreich-Ungarn und dessen östlichen Nachbarn, die es nahelegen, es nicht bei der Fortführung der Kanalisierung des Mains bis Bamberg bewenden zu lassen, sondern den baldigen Ausbau einer Großschiffahrtsverbindung zwischen Main und Donau ins Auge zu fassen. Ein leistungsfähiger Rhein-Donau-Wasserweg neben den bestehenden Eisenbahnverbindungen habe sich aus wirtschaftlichen und strategischen Gründen für den Verkehr zwischen dem Deutschen Reiche und Österreich-Ungarn und den Balkanstaaten als notwendig erwiesen. Er verstärkte dauernd die mitteleuropäische Kräftegruppe und ihre wirtschaftliche und militärische Wehr und fördere den Ausbau eines engeren Wirtschaftsbundes der betreffenden Staaten. Da die von Aschaffenburg bis Passau bereits vorhandene Verbindung des Mains, des Ludwig-Donau-Main-Kanals und der Donau nicht ausreicht, wird ihr baldiger Ausbau zu einem Großschiffahrtsweg angeregt.

Was die Linienführung angeht, so soll, wie schon kurz mitgeteilt, die Richtung der bisherigen Wasserstraße, die den Anschluß des bayrischen Landesteiles günstig ist und auch den Erfordernissen des Durchgangsverkehres Rechnung trägt, im allgemeinen beibehalten werden. Nur in der Teilstrecke zwischen Nürnberg und der Donau ist wegen der Schwierigkeit der Wasserbeschaffung ein anderer Weg zu suchen, der den Anschluß an die Donau bei Steppberg erreicht. Das Speisewasser soll dem Lech entnommen und dem Kanal bei Steppberg zugeführt werden. Danach würde der Großschiffahrtsweg in einer Gesamtlänge bis Bamberg, von hier in gesondertem Kanal über Nürnberg nach Steppberg, dann im Donautale teilweise in Seitenkanälen bis Saal oder Regensburg und weiter auf der Donauwasserstraße bis zur Reichsgrenze unterhalb Passau führen.

Nach Durchführung der Mainkanalisierung bis Aschaffenburg können vom Rhein aus 1500 Tonnenschiffe Aschaffenburg erreichen. Auf der österreichischen Donau unterhalb Passau herrscht noch das 650-Tonnenschiff vor, es werden aber schon 1000-Tonnenschiffe gebaut. Die zu erwartende Verkehrsmenge in Massengütern, besonders an Kohle und Eisen, und die Rücksicht auf eine vorteilhafte Bedienung des Wechsel- und Durchgangsverkehrs empfiehlt das 1200-Tonnenschiff, das eine Wassertiefe von mindestens 2·5 *m* verlangt. Diese Tiefe wird sich für die Donau auf österreichischem und ungarischem Gebiet in der Zeit bei Niederwasser nicht erreichen lassen, wohl aber eine Tiefe von 2 *m*. Daher genügt vorläufig auch für die bayrische Donau diese Tiefe. Nur die Teilstrecken, die Wehreinbauten oder Seitenkanalbauten erfordern, sollten von Anfang an die Tiefe erhalten. die auch bei niedrigstem Wasserstand für das 1200-Tonnenschiff ausreicht. In den Jahren 1909 bis 1914 war im Jahresdurchschnitt auf der Strecke Regensburg-Passau an 204 Tagen der Schiffahrtsperiode die Tiefe für 1200-Tonnschiffe gegeben. An 34 Tagen wäre eine Leichterung auf 900 *t* und an 32 Tagen eine solche auf 600 *t* erforderlich gewesen. Auf der niederösterreichischen und ungarischen Donau ist die Zahl der Tage für 1200-Tonnenschiffe größer, auf der oberösterreichischen Donau etwa gleich groß. Die Nachteile der kurzzeitigen Leichterung sind unbedeutend, und am Rhein bestehen ähnliche Verhältnisse. Die Breite des Kanals soll 38 *m* betragen.

Was die Betriebsart anlangt, so könnte auf Main und Donau die Beförderung von Massengütern wie bisher durch Schleppzüge erfolgen, während auf dem Donau-Main-Kanal für die Großschiffahrt nur das Schleppen mit Dampfern oder die elektrische Treidellokomotive in Betracht käme. Letztere Betriebsart, die eine große Regelmäßigkeit des Verkehres sichert, ist wohl die wirtschaftlichste. Die Gefällstufen wären durch Kammerschleusen mit einem Gefälle von nicht über 10 *m* zu überwinden. Bei dem in Aussicht zu nehmenden Ausbau können

Digitized by Google

bei Tagesbetrieb in der Main- und Donaustrecke und bei ununterbrochenem Tag- und Nachtbetrieb auf der Kanalstrecke in 270 Schiffahrtstagen jährlich 10 bis 12 Mill. *t* Güter befördert werden. Für einen größeren Verkehr müßten die Schleusen in Doppelschleusen umgebaut werden.

Die Baukosten werden auf Grund älterer technischer Ausarbeitungen und unter Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen Preissteigerungen und der Mehrerträge für die größeren Abmessungen der Bauwerke vorbehaltlich der genaueren Festsetzung durch die ausführliche Planbearbeitung auf folgende Beträge — ohne die Kosten der Hafen- und Umschlaganlagen, der Stichkanäle zum Anschluß von Städten und Ortschaften, der Liegeplätze und Bahnanschlüsse — geschätzt. Beim Main bei einer Baulänge von 82·5 *km* und einem Kostenaufwand von M 607.000 für den Kilometer auf rund 171 Mill. M, beim Kanal bei einer Länge von 107·5 *km* und einem Kostenbetrag von M 1,970.000 für das Kilometer auf rund 330 Mill. Mark, bei der Donau bei einer Baulänge von 284 *km* und einem kilometrischen Aufwand von M 525.000 auf rund 149 Mill. Mark, im ganzen also auf 650 Mill. Mark einschließlich der Bauzinsen und Kosten der Entwurfsberatung. Die Herabsetzung dieser Summe soll jedoch bei Bearbeitung der ausführlichen Entwürfe angestrebt werden.

Hinsichtlich der Ertragsfähigkeit seien kurz folgende Angaben gemacht. Die angenommene Bausumme von 650 Mill. Mark würde für Verzinsung und Tilgung bei einem Satz von zusammen 5% jährlich 32·5 Mill. Mark und bei 5·25% 34·12 Mill. Mark erfordern. Die Betriebs- und Unterhaltungskosten werden bei einem Jahresverkehr von 5 Mill. *t* auf 7.5 Mill. Mark, bei einem Verkehr von 10 Mill. *t* auf 7·9 Mill. Mark geschätzt. Die besonderen Kosten der Treidelei betragen schätzungsweise 1·24 bezw. 1·95 Mill. Mark. Der Gesamtaufwand würde also 41·24 bezw. 42·35 Mill. Mark betragen. Die Einnahmen wären in der Hauptsache aus den Befahrungsgebühren zu gewinnen. Diese müßten mit Rücksicht auf die leichtere Übersicht für die Verkehrskreise und wegen der Einfachheit der Verwaltung tunlichst einheitlich sein, angesichts der großen Ungleichheit der Verhältnisse jedoch auf der freien Donau und dem Kanal, die sich in einer großen Verschiedenheit der Baukosten zugunsten der Donau äußert, wäre zwischen diesen beiden Strecken eine entsprechende Abstulung der Gebühren vorzunehmen. Bei einem Satz von M 0·80 für das Tonnenkilometer bei Massengütern und von M 1·60 bei Kaufmannsgütern auf der Strecke Aschaffenburg-Saal und bei einem Satz von M 0·20 und 0·40 auf der freien Donau Saal-Passau würde ein Verkehr von 5 Mill. *t* einschließlich der schätzungsweisen Einnahmen aus dem Treideleibetriebe eine jährliche Einnahmevon 17·41 Mill. Mark, im Verkehr von 10 Mill. *t* eine Einnahme von 41·12 Mill. ergeben, letzterer also die Ausgaben decken. Da jedoch für Erreichung eines großen Verkehres die angenommenen Gebühren zu hoch erscheinen, ist eine wesentliche Abminderung des zu verzinsenden und zu tilgenden Anlagekapitales durch verlorene Zuschüsse notwendig.

Der Anfangsverkehr wird mit 5 Mill. *t* angenommen unter Zugrundelegung der Güter, die im Einflußbereiche der Großschiffahrtsstraße im bayrischen Binnen-Wechsel- und Durchgangsverkehr vor dem Kriege befördert wurden. Dem Austauschbedürfnis zwischen West und Ost entsprechend wird jedoch die billigere Beförderung größerer Gütermengen bringen, deren Verfrachtung bisher auf dem Binnenwege nicht möglich war. Da innerhalb 10 Jahren auf allen Flußgebieten (Main, Rhein, Elbe, Oder) eine Verdoppelung der Gütermengen eingetreten ist, wird auch für diese neue Schiffahrtsstraße eine baldige erhebliche Steigerung des Verkehres erwartet. Die bayrischen Eisenbahnen werden in der ersten Zeit erhebliche Einnahmeausfälle haben, für die ein Ausgleich zunächst in den Vorteilen für die allgemeine Volkswirtschaft (Verbilligung der Beförderungskosten, Gewinnung von Neuland für die Ausdehnung der Gewerbe und Industrie) gesucht werden. Sodann wird der Ausfall durch den natürlichen Verkehrzuwachs sowie durch die von der Großschiffahrtsstraße zu erwartende allgemeine Verkehrssteigerung in absehbarer Zeit mehr als ausgeglichen werden.

Für die militärische Bedeutung der Wasserstraße spricht folgender Hinweis. Im Falle des Vorhandenseins in diesem Kriege wäre Eisenbahnmaterial für 800.000 Wagenladungen mit je 12·5 *t* frei geworden, wodurch die wirtschaftliche Kraft Deutschlands auch eine vom Gesichtspunkte des Kriegserfolges aus ganz bedeutende Verstärkung erfahren hätte. Dann kommt die hohe militärische Bedeutung, die darin liegt, daß durch die Wasserstraße die Ausnutzung der Vorteile der inneren Linien ganz wesentlich gesteigert wird.

Angesichts dieser militärischen und wirtschaftlichen Bedeutung für ganz Deutschland und angesichts der Tatsache, daß der bayrische Staat die Kosten nicht allein tragen kann, wird mit einer finanziellen Beteiligung des Reiches gerechnet. Bei dem Interesse, das das Reich, die außerbayrischen und bayrischen Kreise, Städte und Industrien sowie der bayrische Staat an der Herstellung der Wasserstraße haben, liegt der Ausbau im Wege eines gemischt-wirtschaftlichen Unternehmens nahe. Der dafür in Aussicht zu nehmende Stromverband hätte gemeinsam die Kosten für Entwürfe und Bau aufzubringen, die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitales zu gewährleisten und durch einen besonderen Strombeirat bei der Aufstellung und Ausführung der Entwürfe, bei der Verwaltung der Wasserstraße und besonders bei Festsetzung der Befahrungsgebühren mitzuwirken.

Nach dem Stande der Vorarbeiten könnte die Bearbeitung der Entwürfe in etwa 3 Jahren fertig sein, der Bau einzelner Abschnitte wie der Donaustrecke und des Mains von Aschaffenburg aufwärts könnte jedoch früher begonnen werden.

VERSCHIEDENES.

Der Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten veranstaltet Mittwoch, den 21. März, $^1/_2$8 Uhr abends, im großen Konzerthaussaale zugunsten des Genesungsheims für kriegsverletzte Eisenbahner und des zur Verwundetenpflege eingerichteten Kurhauses Rohitsch-Sauerbrunn des Deutschösterr. Eisenbahnbeamten-Vereines ein Konzert mit Orchester unter der Leitung des Chormeisters Karl Führich und unter Mitwirkung der k. k. Hofopernsängerin Fräulein Lotte Lehmann, des k. k. Hofopernsängers Hans Duhan, des Cellovirtuosen Professors Paul Grümer und des Orchesters des Wiener Konzertvereines.

Kein Sommerfahrplan der k. k. Staatsbahnen. Mit Rücksicht auf die herrschenden außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse wird für dieses Jahr von der Einführung eines eigenen Sommerfahrplanes auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen mit 1. Mai abgesehen. Zur Beseitigung von Zugverspätungen und zur Anpassung des Fahrplanes an die bestehenden Verkehrsverhältnisse wurde jedoch eine teilweise Umarbeitung der Fahrordung verfügt, die mit 1. Juni 1917 in Kraft treten und bis zum Ende des Krieges in Geltung bleiben soll.

Die deutschen Eisenbahnen im Jahre 1915. Die Eisenbahnen Deutschlands haben sich in ihrer jetzigen Verfassung und Ausstattung den Anforderungen des Krieges in jeder Beziehung gewachsen gezeigt und dabei hat der allgemeine Verkehr trotz seiner mannigfach veränderten Richtungen und Bedürfnisse glatt bewältigt werden können. Im Personenverkehr war die Platzbesetzung erheblich höher als in Friedenszeiten, was nicht nur durch die verringerte Zugzahl bewirkt wurde, sondern namentlich durch die umfassende

Digitized by Google

militärische Benutzung der Züge. Im allgemeinen Verkehr ist die Zahl der Vergnügungsreisenden im vorigen Sommer gegen die der friedlichen Zeiten zurückgeblieben, die Reisen in das Ausland sind fast völlig ausgefallen und selbst das verbündete Österreich-Ungarn bot wegen der kriegerischen Ereignisse den Deutschen keine Stätte der Erholung. Auch am Rhein stockte der Vergnügungsverkehr. Nur in den mitteldeutschen Gebirgen und auf den Wegen von und zu ihnen ging es lebhaft zu. Der Seebäderverkehr war vielfach durch die Maßregeln des Küstenschutzes behindert. Der Geschäftsverkehr, die Arbeiterbewegung und die Zahl der Vorortreisenden war nur insoweit eingeschränkt, als die Zahl der Beschäftigten durch den Kriegsdienst verringert war, doch ergab sich durch die anderweitige dem Kriegsdienste angepaßte Arbeitsgestaltung auch für den Personenverkehr vielfache Belebung. Zu erwähnen sind noch die zahlreichen und umfassenden Freifahrtbewilligungen und Fahrpreisermäßigungen für alle mit dem Kriege und seinen Folgen zusammenhängenden Eisenbahnfahrten. Der Personenzugfahrplan erfuhr eine fortschreitende Ausgestaltung, in die D-Züge wurde überall die dritte Wagenklasse eingestellt. Die Züge der Internationalen Schlafwagengesellschaft in Brüssel, die sich in deutscher Zwangsverwaltung befindet, sind einstweilen aufgehoben. Die Wagen der Gesellschaft werden nach Bedarf in den einzelnen D-Zügen verwendet. Der Durchlauf deutscher D-Züge mit Speise- und Schlafwagen in die besetzten Gebiete des Westens und Ostens hinein ist im Laufe des Jahres geregelt worden.

Im Güterverkehr der deutschen Eisenbahnen sind vor allem die zahlreichen Ausnahmetarife und Frachtermäßigungen zu nennen, die im Interesse der Volkswohlfahrt und insbesondere der Volksernährung in stets steigender Zahl bewilligt worden sind. Der Güterverkehr hatte das ganze Jahr hindurch eine steigende Richtung. Die Einnahmen aus dem nichtmilitärischen Verkehr haben sich bis zu 90% der Friedenszeit gehoben. Hiebei muß man bedenken, daß daneben die fortgesetzten Leistungen für den militärischen Güterdienst zu bewältigen sind. Trotz des sich oft zusammendrängenden Verkehrs hat sich nur vereinzelt ein eigentlicher Wagenmangel fühlbar gemacht. Die große Zahl der in Belgien und Nordfrankreich erbeuteten Wagen ist in Deutschland mitverwendet worden, doch hat der Betriebsmittelpark der deutschen Bahnen fast allein die Leistungen auf den Eisenbahnen der besetzten Gebiete zu bewältigen, besonders in Rußland, wo die Eisenbahnen sofort in deutsche Spurweite umgeändert wurden und die russischen Wagen somit nicht mehr benutzt werden konnten.

Der Eisenbahnbetrieb war durchaus geordnet. Es ist dies um so lebhafter anzuerkennen, als nicht nur der Betriebsmittelpark, sondern auch das Eisenbahnpersonal fortdauernd den höchsten Anforderungen zu genügen hatte. Und dabei war dieses der Zahl nach aufs äußerste verringert. Beträgt doch die Gesamtzahl der im Kriege verwendeten deutschen Eisenbahner rund 150.000 Köpfe, von denen 58.000 in der Kampffront stehen. Auf den Bahnen der besetzten Gebiete des Westens und Ostens konnte fast nur deutsches Personal verwendet werden. Zur Ausfüllung der in der Heimat entstandenen Lücken wurde auf weibliche Hilfskräfte zurückgegriffen, die in weitestgehendem Maße überall da als Ersatz eingestellt wurden, wo ihre Verwendung nur irgend angängig war. Ein einziger größerer und tief bedauerlicher Unfall hat in den letzten Tagen des Jahres die deutschen Bahnen betroffen, die noch unaufgeklärte Entgleisung eines Urlauberzuges auf Bahnhof Bentschen, die 18 braven Soldaten das Leben kostete.

Die Vergrößerung des Lokomotiv- und Wagenparks ist im verflossenen Jahre trotz der Kriegsläufe überall voranschlagsmäßig erfolgt. Ganz eigenartige Neuerungen hat der Krieg im Eisenbahnwagenbau gezeitigt, so in den zahlreichen Lazarettzügen, die als Darbietungen der Kriegswohlfahrtsvereine und einzelner Wohltäter in großer Anzahl hergestellt worden sind. Weitere Neuerscheinungen sind die Entseuchungs- und Badezüge.

Wahrhaft Großartiges ist von den deutschen Eisenbahnern auf dem weiten Gebiete der Kriegswohlfahrtspflege geleistet worden. In erster Linie sind hier die gewaltigen Geldaufwendungen zu nennen, die innerhalb des Verbandes der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen durch die „Kriegssammlung der Eisenbahn“ aufgebracht worden sind, und die Anfang Dezember auf $2^1/_2$ Mill. Mark angewachsen waren. Von den einzelnen Beamtenvereinigungen hat sich namentlich der Verein Deutscher Lokomotivführer durch große Spenden hervorgetan.

In den Fortschritten des Eisenbahnbaues war das Kriegsjahr naturgemäß nicht besonders fruchtbar. Von bedeutenden Bahnhöfen ist an erster Stelle der Hauptbahnhof Leipzig zu nennen, dessen Vollendung am 4. Dezember durch die feierliche Schlußsteinlegung für das Hauptgebäude gekennzeichnet wurde. Es ist in seiner Art das mächtigste Bauwerk Europas. Ein weiteres Bahnhofsgebäude wurde in Oldenburg dem Verkehr übergeben. Vollendet worden ist im verflossenen Jahre der gewaltige Umbau des Hauptbahnhofes Köln, der einen Geldaufwand von 140 Mill. Mark erfordert hat. Neue würdige Eisenbahndirektionsgebäude wurden ihrer Bestimmung übergeben in Breslau, Danzig und Stuttgart.

Es herrscht nur eine Stimme der Anerkennung darüber, daß alle durch die kriegerischen Leistungen geforderten Aufgaben, die auf den deutschen Bahnen infolge ihrer Lage inmitten der feindlichen Länder mit besonderer Schwere lasteten, geradezu glänzend, mit musterhafter Ordnung und Pünktlichkeit gelöst worden sind, und daß dabei eine alle Erwartungen übertreffende Leistungsfähigkeit erreicht wurde, wie sie nur das Ergebnis jahrelanger mühe- und opfervoller Vorbereitung sein konnte.

BUCHANZEIGEN.

Kaiser Karl im Bilde. Der Regierungsantritt unseres jungen Kaisers hat naturgemäß eine große Anzahl von Kaiserbildern ins Leben gerufen. Heute geht uns ein neues Kaiserbild von Tom v. Dreger zu, das erfreulicherweise auf den ersten Blick erkennen läßt, daß es von Künstlerhand geschaffen und in technisch vollendeter Weise vervielfältigt wurde. Es ist ein Brustbild und zeigt den Kaiser in der Marschallsuniform mit umgelegtem Mantel; das Antlitz spiegelt die ganze Frische und Natürlichkeit wieder, die dem Monarchen von allen, die mit ihm in Berührung kommen, nachgerühmt wird. Die berufenste Beurteilerin, die Kaiserin Zita, hat das Dregersche Porträt als „sehr ähnlich nnd gelungen in den Farben bezeichnet“ und auf ihren Wunsch wird das Bild zu Gunsten der unter ihrem Schutze stehenden Kriegspatenschaft vertrieben. Es sind bisher 3 Ausgaben von dem Bilde erschienen, die eine in prächtigem Farbenlichtdruck in der Größe 58×77 *cm* zum Ladenpreise von K 25·—, eine zweite, ein billiger, aber sehr schöner Kupfertiefdruck in der Größe 53×68 cm zum Preise von K 7·50 und eine dritte, in Vierfarbendruck hergestellte Volksausgabe zum Preise von K 2·40. Alle 3 Ausgaben sind jede in ihrer Art vollendete Leistungen und werden sicherlich allgemein großen Beifall finden.

Das Geländezeichnen nach der Natur. Von Robert Haag. Eine kurze, praktische Anleitung mit 10 Abb. und 8 Tafeln (Stuttgarter Bilderbogen Nr. 11). Stuttgart, Franckh'sche Verlagshandlung. Geh. 25 Pfg.

Die große Wichtigkeit des Geländezeichnens und die Notwendigkeit, es rechtzeitig zu üben, gab Veranlassung zur Herausgabe der genannten Anleitung. Angeregt durch die Erfordernisse des Krieges, hat Robert Haag dieses Büchlein verfaßt, um allen, die sich für das Geländezeichnen interessieren, oder, wie etwa unsre Rekruten, die Jugendwehr u. a.

Digitized by Google

es geradezu benötigen, in knappster Form und an zahlreichen praktischen Beispielen die nötigen Anweisungen zu geben. Zunächst behandelt er in aller Kürze die Grundbegriffe der Perspektive. Die übrigen Abschnitte sind der eigentlichen Darstellung des Geländes gewidmet. Hiebei wird auf die Vereinfachung der Zeichnung und die scharfe Charakterisierung des Gegenständlichen (z. B. verschiedener Baumarten usw.) besonderer Nachdruck gelegt. In einem letzten Abschnitt wird dann das Geländezeichnen in Verbindung mit der Herstellung der Krokiskizze (für den militärischen Meldedienst) erörtert und gleichfalls an Tafeln und Kartenskizzen erklärt.

KLUBNACHRICHTEN.

Bericht über den Demonstrationsabend am 13. Februar 1917 „Kriegsküche und Kriegskost".

Das war einmal eine außergewöhnliche Veranstaltung in jeder Beziehung. Schon der Umstand, daß unser Klubpräsident in den Räumen der Bildungsanstalt für Koch- und Haushaltungslehrerinnen in Wien, I. Judenplatz 4, vom Katheder aus, wo sonst die Schulleiterin Frau Regierungsrat Heß und die Fachlehrerin Fräulein Frerichs ihre Vorträge über Buchführung und Gartenbaulehre, über Pädagogik und Hauswirtschaftslehre halten, die Klubversammlung eröffnete, war ein ungewohnter Anblick. Und doch fühlten sich die Besucher, unter denen die Herren, die im Kriege gelernt haben an den Sorgen des Haushaltes ernsten Anteil zu nehmen, eine ansehnliche Minderheit bildeten, in den neuartigen Räumen sehr behaglich. War es der liebenswürdige Empfang seitens der Schulleitung, war es der erfreuliche Anblick der peinlich sauberen, nach den neuesten Errungenschaften eingerichteten Küchen- und Kellerräume, war es die Aussicht auf die von hervorragenden Fachleuten hergestellten, von lieblichen jungen Damen in reizender Tracht aufgetragenen Kriegsspeisen, denen man es infolge der vorzüglichen Zubereitung nicht anmerkte, daß sie aus Streckmitteln unter Anwendung der jetzt allgemein gebotenen Sparsamkeit hergestellt waren, in jedem Falle fühlte man sich sehr behaglich und wohl, und die Kostproben, deren im ganzen 14 verabreicht wurden, fanden reißenden Absatz und ungeteiltes Lob, denn jeder ist gerne dabei, ohne Kosten zu probieren.

Nach einer Einleitungsansprache der Frau Direktor, in der sie ausführte, daß man es lernen müsse, auch in der Küche durchzuhalten, erläuterte Fräulein Frerichs die jetzt zur Verfügung stehenden Streckmittel: Wrucken, Bohnen und Haferreis, der demnächst auf den Markt kommen soll, und nahrhafter und nicht weniger schmackhaft ist, als der gewöhnliche Reis. Sodann begann die Mahlzeit; 32 fesche „Blauweißgestreifte", die Anstaltsschülerinnen, die in selbstloser Weise uns zu Liebe ihren freien Nachmittag geopfert hatten, brachten blütenweißes Gedeck, von dem wir in angenehmer Abwechslung Wruckensuppe, Rübenpüree, Haferreisfleisch, süßes Bohnenpüree (ehemals Kastanienreis genannt) und noch viele andere vorzügliche Kriegsspeisen mit in Kriegszeiten strafbarem Heißhunger verzehrten. Zu jeder Speise, die erschien, und allen Rezepten, die in einer eigens gedruckten, für jeden Haushalt wertvollen Kochanleitung zusammengestellt waren, gab Frau Regierungsrat Heß die erforderlichen Erläuterungen und bald entwickelte sich eine Wechselrede zwischen der Vortragenden und den Teilnehmern, die zeigen wollten, daß sie nicht nur verstehen, Gekochtes zu essen.

Als der Klubpräsident die Versammlung mit dem Danke an die Schulleitung für die gebotenen leiblichen und geistigen Genüsse schloß, indem er die Verdienste hervorhob, die sich die dem Ministerium für öffentliche Arbeiten unterstehende Lehranstalt im Frieden durch Heranbildung von tüchtigen Fachlehrerinnen, im Kriege aber dadurch, daß sie das Sparen lehrt und das Strecken, und dadurch mithilft zum Siege über unsere Feinde, die uns aushungern wollten, da waren alle Besucher in voller Überzeugung einverstanden und gaben ihre Zustimmung durch lauten Beifall kund.

Dem Anstaltsdirektor, Herrn Regierungsrat Heß, sowie dessen anmutigen Gemahlin, die als oberste Fachinspektorin der Haushaltungsanstalten Österreichs in diesem Zweige richtunggebend wirkt, nicht minder auch der Fachlehrerin Fräulein Frerichs gebührt für ihre große Mühewaltung unser Aller herzlichster Dank.

Der Schriftführer: *Dr. Leipen.*

Bibliothekskomitee. Herr Staatsbahnrat Dr. Leo Mauthner wurde in das Bibliothekskomitee kooptiert.

Spenden. Als Erfolg unserer höflichen Einladung im letzten Heft sind zur Klavieranschaffung weitere freundliche Spenden eingelaufen von den geehrten Klubmitgliedern Herren Gustav Höselmayer und Dr. Julius v. Kniep. Summe der bisherigen Spenden K 1041. Weitere Beiträge werden im Klubsekretariat entgegengenommen und dankend bestätigt.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Z $1\frac{513—I}{1}$

Aufnahme von Beamtenanwärtern mit 1. Juli 1917.

„Mit 1. Juli 1917 werden für den Bereich der unterzeichneten k. k. Staatsbahndirektion einige Beamtenanwärter aufgenommen, die absolvierte Mittelschüler sein müssen.

Bewerber haben ihre Gesuche ehestens, jedoch längstens bis 30. März l. J. bei der unterzeichneten Direktion einzureichen und durch Anschluß von Urkunden die Erfüllung der nachstehenden Aufnahmebedingungen nachzuweisen:

1. ein Alter zwischen 17 und 35 Jahren (durch Tauf- oder Geburtsschein),
2. die österreichische Staatsbürgerschaft (durch Heimatschein),
3. ein ehrenhaftes Vorleben (durch amtliches Leumundszeugnis aus jüngster Zeit),
4. den erfolgreichen Besuch einer Mittelschule, deren Reife- oder Abgangszeugnis das Einjährig-Freiwilligenrecht verleiht (durch Vorlage der Halbjahreszeugnisse der letzten 2 Jahrgänge und nachträgliche Vorlage des letzten Halbjahres- und des Reifezeugnisses oder Abgangszeugnisses (bezüglich der Handelsakademien) bis spätestens 1. August l. J.),
5. volle körperliche Eignung für den ausführenden Eisenbahnverkehrsdienst (was durch bahnärztliche Untersuchung festgestellt wird),
6. die Kenntnis der deutschen Dienstsprache in Wort und Schrift, sowie nach Bedarf auch die einer zweiten Landessprache (was durch die Schulzeugnisse nachzuweisen ist und durch eine formlose Prüfung durch Beamte der Staatseisenbahnverwaltung festgestellt wird).

Bewerber, die allen diesen Bedingungen entsprechen und **nicht militärdienstpflichtig** sind, werden mit dem Range vom 1. Juli l. J. als Volontäre mit einem Adjutum von K 50 monatlich, zahlbar vom Tage des Dienstantrittes (und dem entfallenden Teuerungsbeitrag) aufgenommen.

Bewerber, die zwar den unter 1 bis 6 genannten Bedingungen entsprechen, jedoch zufolge der letzten Musterung militärdienst- oder landsturmpflichtig sind, werden zunächst als Aushilfsbedienstete mit einem Taglohn von K 2 aufgenommen und falls ihre Enthebung vom Militär- bezw. Landsturmdienste vom k. u. k. Kriegsministerium oder dem k. k. Ministerium für Landesverteidigung bewilligt werden sollte, nachträglich zu Volontären ernannt, wobei ihnen ebenfalls der Dienstrang vom 1. Juli 1917 gewahrt wird, die Bezüge als Volontäre jedoch erst vom Tage der Ernennung zum Volontär angewiesen werden.

Die aufgenommenen Bewerber werden zunächst in einer Station im h. s. Bereiche als Aushilfskräfte verwendet und mit 13. August 1917 einem Eisenbahnfachkurs (Wien oder Prag) zugewiesen werden, dessen Standort zugleich als ihr Stationsort im Sinne der Dienstordnung anzusehen sein wird.

An diesen Kursen haben die Beamtenanwärter die vorgeschriebenen Prüfungen abzulegen, und erhalten nach Ablegung der Fachprüfung aus dem Telegraphen-, Telephon- und Sicherungsdienste (3 Monate nach Eintritt) das erhöhte Adjutum von K 60 monatlich und werden zugleich zu Beamtenaspiranten ernannt.

Nach erfolgreicher Vollendung des Eisenbahnfachkurses haben diese Beamtenaspiranten noch eine 3 monatige Einschulung im Verkehrsdienste durchzumachen und die praktische Verkehrsprüfung abzulegen, worauf ihr Adjutum auf K 100 monatlich erhöht wird.

Die Ernennung zu Beamten der X. Dienstklasse mit einem Gehalte von jährlich K 1600 und dem festgesetzten Wohnungsgelde wird bei zufriedenstellender Dienstleistung längstens binnen 3 Jahren nach dem 1. Juli 1917 durchgeführt werden. Das Dienstverhältnis zur Staatseisenbahnverwaltung kann jedoch noch innerhalb 5 Jahren vom Tage der Ernennung zum Beamten der X. Dienstklasse durch Kündigung jederzeit aufgelöst werden."

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Lokalschiffverkehre Engelhartszell—Linz, Melk—Krems und Wien—Pozsony (Preßburg).

Die Lokalschiffverkehre Linz—Engelhartszell, Melk—Krems nnd Wien-Weißgärber—Pozsony (Preßburg) werden diesjährig eröffnet, u. zw.:

zwischen Linz und Engelhartszell (täglich außer Montag)
erste Fahrt zu Berg am 11. März
„ „ „ Tal „ 13. „
zwischen Melk und Krems (täglich)
erste Fahrt in beiden Richtungen am 11. März;

Digitized by Google

zwischen Wien-Weißgärber und Pozsony (Preßburg) täglich)

erste Fahrt zu Tal am 11. März
„ „ „ Berg „ 12. „

Die Eröffnung des Lokalschiffverkehres auf der Strecke Melk—Grein wird seinerzeit gesondert verlautbart werden.

Fahrpläne und Auskünfte sind bei der Direktion und den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 11. März 1917.

Alpenländische Drahtindustrie

F. Jergitsch'Söhne

WIEN

I. Friedrichstraße 4

neben Opern-Kino

Fernspr. 7480

FABRIKEN IN

WIEN, XI. Brambillagasse 11

GRAZ, Wienerstraße Nr. 186

KLAGENFURT.

Illustrierte Kataloge gratis.

CARL SEIDL & Cie.

Spedition

Kohlen u. Baumaterialien

WARNSDORF.

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Hein- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Brikettswerken in Dzieditz (Österr. Schlesien).

LIMAN & PETZOLD

WIEN, XII., Pottendorferstraße 19

Fabrik für Bahnbedarf und Eisenbau

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz, Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in prächtigster Lage mit eigenem Park

Die Hotelverwaltung

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. /49

Reservefonds d. Anst.: K 9,940.670, Ges.-Versicherungssumme K 2.806,352.966. Anzahl der Mitglieder: 169.474.

Liebe's **Anämin**

kann nicht genug empfohlen werden

bei: NERVOSITÄT, BLEICHSUCHT, BLUTARMUT, APPETITLOSIGKEIT, MAGENLEIDEN etc.

500 gr. Fl. K. 3.20, in den Apotheken.

Außerordentlich wohlschmeckend, ungemein kräftigend, appetitanregend, erzeugt raschest neues, gesundes Blut, eignet sich daher bestens nach großen Blutverlusten, also insbesondere für Verwundete.

Geschmackproben kostenlos von

J. Paul Liebe

Tetschen a. E.

Anton Nowak & Sohn

Schneider

Spezialist für Damen- und Sportkostüme

Wien, I., Elisabethstraße 1 (Ecke Kärntnerstraße 44)

Fernsprecher Nr. 3353.

In der Monarchie best eingeführtes **Teilzahlunghaus** der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche

liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5. K. k. hand.-ger. prot. Uhrmacher. K. k. beeideter Sachverständiger.

Digitized by Google

Spezialfabrik für moderne

Schnelldrehbänke

Werkzeugmaschinenfabrik
Arno Plauert
Warnsdorf in Böhmen.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 9/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftlangrahmen. — Bremsen-Regulierverrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Gegründet 1842. Gegründet 1842.

Bis Ende 1915 über 5300 Lokomotiven geliefert.

Telegramm-Adresse: Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt.
Telephon-Nummer 6 Wiener-Neustadt.

Actien-Gesellschaft

der

Lokomotivfabrik

vormals

G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Abteilung für Lokomotivbau:

Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart, für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen.

Abteilung für Kesselbau:

Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate, sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe.

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:

Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art. Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall.

Vorzüglichste Ausführung. Prompteste Bedienung.

PATENTE:
Österreich, Ungarn, Deutschland, Belgien, Frankreich u. England.

AMINIUM

bleifreier, giftfreier und einzig bewährter Grundanstrich als

Ersatz für Bleiminium

zeichnet sich besonders durch seine **Deckkraft** und **Ausgiebigkeit** aus, infolgedessen stellt er sich bei weitem billiger als Bleiminium.

Profesit, Anstrich in verschiedenen Tönen von großer Deckkraft und Dauerhaftigkeit, ist **besser als alle anderen Deckanstriche,** eignet sich auf **Eisen, Holz** und **Mauerwerk** usw.

Spezialunternehmung für Anstriche sämtl. Eisenkonstruktionen.

Thomas Profes
Prag II. Wassergasse Nr. 38.

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Digitized by Google

A. Fross- Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

□ Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, □ Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.

Zweigniederlassung: Prag, VII. Bubnaerstraße 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.

Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- und Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.

◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

G. Winiwarter

Blech- und Bleiwaren-Fabrik

Wien, I., Getreidemarkt 8.

Fabrik in Gumpoldskirchen (Niederösterreich).
Niederlage: Budapest, VI., Vilmos császár-út 31.

Erzeugt und liefert billigst:

Bleirohre, Bleibleche, Bleiapparate, Hartbleiarmaturen, Bleiguß jeder Art.

K. k. priv. verzinkte Hilgersche Dachpfannen, System Flers, anerkannt bestes und leichtestes Eindeckungsmaterial, für alle Arten von Dächern verwendbar.

Bleiplomben, Bleisiphons, Bleidraht usw.

Zinnrohre, Zinnbleche, Zinndraht usw.

Verzinkte, verbleite u. verzinnte Eisenbleche.
Verzinkte und verzinnte Eisendrähte.
Zinkblech, Kupferblech, Weißblech, Lotzinn, Lagermetall usw.

Spezialität: Verzinkte und schwarze Well- und Trägerwellbleche für Eindeckungen, freitragende Dächer, feuersichere Wände und Türen, Brücken-, Decken- und Stiegenkonstruktionen usw. usw.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Kitson-Licht Ges. m. b. H.

Lampen- und Metallwarenfabrik

Spezialerzeugung: **Petroleum - Starklicht-Lampen für Innen- und Außenbeleuchtung**

von 100 bis 1000 Kerzen

Fernsprecher 31268 **WIEN, VII., Kandlgasse Nr. 23** Prospekte kostenlos

Georg Zugmayer & Söhne

Fabrik: Waldegg, N.-Ö.

Komptoir: Wien, I., Bräunerstraße 10

liefern in bester Qualität: Kupferplatten für Feuerbüchsen (bis 3200 mal 10.000 mm). Siederohrstutzen und Kupferrohre ohne Naht. Kupfer-, Voll- und Lochstangen. Kupferdraht, rund und gekehlt. Kupferbleche in allen Dimensionen. Kupfernieten, Beilagscheiben, Aluminiumbleche u. m. A. Raffination von Alt- und Abfallkupfer auf Walz- und Guß-Raffinade-Kupfer.

Erste Eisenbahnwagen-Leihanstalt

Wien, I., Schottenring 28.

Fernsprecher 21824. Werkstätte und Depotplatz: D.-Wagram.

Vermietung von normalspurigen Eisenbahn-Güterwagen, Kastenwagen mit großem Laderaum, Kühlwagen, Zisternenwagen, Weintransportwagen. Spezialwagen für Leichentransporte.

„Quebracholit"-Wände „Quebracholit"-Decken

Das beste und billigste Baumaterial. Ersatz für teuere Bretterschalungen und schwere Stein- und Ziegelwände.

Prospekte und Auskünfte: **Jos. Umlauft & Co., Ges. m. b. H., Bodenbach.**

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub Österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien. V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 7. Wien, den 1. April 1917. XL. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — **für das Deutsche Reich:** Ganzjährig M 12, halbjährig M 6; — **im übrigen Auslande:** Ganzjährig F 20, halbjährig F 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Eisenbahnzüge in Gefahr. Von Georg Ramsauer, Inspektor der k. k. österreichischen Staatsbahnen i. R. — Russische Bahnen in deutscher Verwaltung. — Sprachreinheit und Sprachrichtigkeit im Eisenbahndienst. — Strombahnen: Versuchszug für den elektrischen Betrieb. — Schiffahrt: Gründende Versammlung des österreichischen Arbeitsausschusses für den Großschiffahrtsweg Elbe—Oder—Donau. Die Wasserstraße Donau-Rhein. Ein neuer Hafen von Konstantinopel. — Verschiedenes: Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Pensonalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Förderung des Eisenbahnverkehrs. Die wesentlichen Änderungen des I. Nachtrages zum Vereinswagenübereinkommen. — Buchanzeigen: Geländekunde und Kartenlesen. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Zur gefälligen Kenntnis!

Jeden Donnerstag von 5 bis 8 Uhr nachmittags Damen-Teeabend für Kriegsfürsorgezwecke.

Tabak und Hülsen für Zigaretten, Leinenstücke für Scharpie vorhanden.

Tee mit Rum oder Zitrone und Brötchen wird zum Preise von 1 Krone für die Tasse verabreicht.

Der gesamte Ertrag wird Kriegsfürsorgezwecken zugeführt.

Voranzeige.

Am 17. April 1917, um ½7 Uhr abends, Vortrag des Herrn k. k. Regierungsrates L. von Stockert über: „Eisenbahn und Kraftwagen", mit Lichtbildern (wechselseitige Aussprache).

Am 18. April 1917, um ½8 Uhr abends, außerordentlicher Vortrag des Herrn Dr. Max Josef Metzger über: „Alkohol und Verkehrswesen."

Eisenbahnzüge in Gefahr.

Von **Georg Ramsauer**, Inspektor der k. k. österreichischen Staatsbahnen i. R.

Infolge des schrecklichen Eisenbahnunglückes in Herczeghalom trat mir ein aufregendes Erlebnis aus meiner Eisenbahndienstzeit lebhaft in Erinnerung.

Es spielte sich nächst der Station Lundenburg am Tage der Kaiserzusammenkunft in Kremsier — also vor mehr als 30 Jahren — ab.

Die Rückfahrt unseres Kaisers nach Wien fand abends statt, der Hofzug sollte von Kremsier um ungefähr 9 Uhr — die Minutenziffern sind mir nicht mehr erinnerlich — abgehen.

Aus der Fahrordnung des „Separat-Hofzuges", wie man damals sagte, war ersichtlich, daß er mit dem von Wien gleichfalls ungefähr um 9 Uhr abends abgehenden, regelmäßigen Personenzuge nach Krakau in der Station Lundenburg zu kreuzen hatte. Das „Zirkulare", das die einige Tage vorher den Stationen zugesendete Fahrordnung des Hofzuges begleitete, machte es allen Bediensteten zur besonderen Pflicht, strenge darauf zu achten und alles aufzubieten, daß der genannte Personenzug auf der Strecke nicht verspätet werde, sondern zur Kreuzung in Lundenburg rechtzeitig eintreffe.

Nun ging der Hofzug wider Erwarten 15 Minuten vor der fahrordnungsmäßigen Abfahrtszeit von Kremsier ab, wovon mittels „Zirkulardepesche" die Stationen verständigt wurden, mit dem Auftrage, daß der Hofzug in allen Zwischenstationen und schließlich in Wien um 15 Minuten früher, als dies die Fahrordnung vorschreibt, einzutreffen habe.

Für Lundenburg, wo ich damals Dienst machte, war diese Anordnung insoferne von besonderer Wichtigkeit, weil nun mit Rücksicht auf die frühere Ankunft des Hofzuges die Kreuzung mit dem fraglichen Personenzuge in der Station Lundenburg nicht mehr stimmte, da im Falle der Einhaltung dieser Kreuzung der Hofzug hätte ungefähr 10 Minuten in Lundenburg warten müssen.

Weil aber schon damals die Hauptstrecke der Nordbahn von Wien bis Schlesien Doppelgeleise hatte, gab es das einfache Mittel, den Personenzug in die Station nicht einfahren, sondern ihn bei der „Distanzscheibe" vor der Station stehen zu lassen, bis der Hofzug ausgefahren war.

Es mußte aber unbedingt der Lokomotivführer des Personenzuges von dieser Änderung verständigt werden, denn es konnte ihm vielleicht infolge der im „Hofzugzirkulare" so scharf betonten Kreuzungsvorschreibung sozusagen zur fixen Idee geworden sein, daß die Kreuzung unbedingt in der Station Lundenburg stattfinden müsse.

Diese Verständigung war um so notwendiger, als ein sehr dichter Nebel herrschte, der es nicht er-

Digitized by Google

möglichte, Lichtsignale auch nur auf sehr kurze Entfernungen wahrzunehmen; sie schien aber um so leichter tunlich, da in dem betreffenden Zeitpunkte der in Betracht kommende Personenzug fahrordnungsmäßig noch nicht in Gänserndorf sein konnte, von welcher Station er länger als 1 Stunde bis Lundenburg zu fahren und noch in 4 Stationen Aufenthalt zu nehmen hatte.

Es wurde also die Station Gänserndorf telegraphisch — außer dem „Morse“ gab es damals bei der Nordbahn allein in ganz Österreich auch noch den „Bain“ — dringend aufgerufen, die Station meldete sich jedoch nicht; ein „Zirkularaufruf“ an alle Zwischenstationen hatte ebensowenig Erfolg.

Es stellte sich heraus, daß eine — wahrscheinlich durch das herrschende Nebelwetter verursachte, gewiß aber dadurch begünstigte — Berührung der Telegraphenleitungen vorhanden war, die bekanntlich eine Verständigung der Stationen sehr erschwert und bisweilen unmöglich macht.

Nachdem nahezu eine Stunde verflossen war, ohne daß es gelang, sich mit einer der in Betracht kommenden Stationen zu verständigen, und nur noch die letzte dieser vier Stationen — die Nachbarstationen Hohenau — erübrigte, fing die Sache an, bedenklich zu werden.

Bemerkt muß hier werden, daß die Anlage der Personenzugsgeleise in der Station Lundenburg damals derartig war, daß das gleichzeitige Ein- und Ausfahren von Personenzügen in der Richtung von und gegen Wien unmöglich war, weil beide Züge ein und denselben Wechsel befahren mußten und die Züge daher zusammengestoßen wären.

Als nun auch der Zeitpunkt vorüber war, in dem der Personenzug fahrordnungsmäßig von Hohenau abzufahren hatte, von wo die Fahrzeit bis Lundenburg ungefähr 20 Minuten betrug, berichtete ich dem Stationsvorstande den Sachverhalt und bemerkte, daß es wohl das beste sein werde, den bald ankommenden Hofzug in Lundenburg warten zu lassen, bis der Personenzug hier eingefahren ist.

Es war allerdings etwas ganz Ungewöhnliches, einen Hofzug 15 Minuten in einer Station halten zu lassen, in der nur 4 Minuten Aufenthalt vorgeschrieben waren, und es war daher erklärlich, daß der Stationsvorstand erwiderte, ich könne diesen Vorschlag leicht machen, weil die Verantwortung hiefür nicht mich, sondern ihn treffe.

Weitere Auseinandersetzungen waren nicht am Platze, auch war keine Zeit mehr zu verlieren.

Der Stationsvorstand gab mir nun die Weisung, eiligst — ausgerüstet mit Knallkapseln und Fackeln — auf einer Verschieblokomotive auf dem Streckengeleise der Bahnlinie Lundenburg — Zellerndorf, die mit dem Streckengeleise, das die in der Richtung von Wien kommenden Züge befahren, ungefähr 1 *km* lang parallel läuft, hinauszufahren und das Anhalten und Verständigen des Personenzuges zu veranlassen.

Wenn man in Betracht zieht, daß bis zur Ankunft des Personenzuges nur mehr höchstens 15 Minuten fehlten, ich aber zur Beschaffung der Ausrüstungsgegenstände, sodann um zum Standorte der Verschieblokomotive zu gelangen und mit ihr die ungefähr 500 *m* lange Strecke bis zur Distanzscheibe zurückzulegen, mindestens 10 Minuten benötigte, so muß man zugeben, daß wirklich jede Minute kostbar war.

Als ich nach Verlauf von vielleicht 5 Minuten, ausgerüstet mit den nötigen Signalmitteln auf der Verschieblokomotive stand und Führer und Heizer über unsere Aufgabe verständigt hatte, fuhren wir mit großer Geschwindigkeit hinaus in das dichte Nebelmeer.

Vor uns, hinter uns, über uns, rechts und links, nichts als Nebel.

Von dem Lichte der Distanzscheibe nicht der geringste Schimmer, auch als wir — wie wir aus unserer Streckenerfahrung wußten — von ihr nur mehr beiläufig 50 Schritte entfernt waren und daher langsamer fuhren. Endlich sahen wir einige Meter vor uns das infolge der Nebelumhüllung nur sehr matte Licht und überzeugten uns, daß die Distanzscheibe richtig „Verbot der Einfahrt“ zeigte.

Ich ließ die Verschieblokomotive noch ungefähr 60 *m* weiter fahren, sie dann halten und stieg nun herunter, um auf dem Geleise, auf dem der Personenzug zu erwarten war, eine faustgroße Knallkapsel zu befestigen, die durch den kanonenschußartigen Knall, der infolge Überfahrens durch die Räder der Lokomotive des Personenzuges zu gewärtigen war, den Lokomotivführer zum Anhalten des Zuges veranlassen und ihn darauf aufmerksam machen mußte, daß die Distanzscheibe „Verbot der Einfahrt“ zeige.

Die tiefe Stille, die jetzt herrschte, wurde durch ein donnerähnliches Rollen unterbrochen, dann war es wieder einige Sekunden stille, hierauf wieder das Donnern, und dies wiederholte sich einige Male. Die Ursache hievon waren die auf dieser Bahnstrecke befindlichen vielen Holzbrücken, die beim Befahren durch die Züge mächtigen Schall gaben.

Bald darauf hörte man als Zeichen des weiteren Herannahens des Zuges bereits ein ununterbrochenes Gepolter. Er schien mit größter Geschwindigkeit heranzurasen, was um so erklärlicher schien, als nur mehr wenige Minuten bis zu seiner fahrordnungsmäßigen Ankunftszeit in Lundenburg fehlten. Die bei klarem Wetter und gerader Strecke auf weite Entfernung sichtbaren Lichter der Lokomotive waren wegen des Nebels zwar nicht zu sehen, aber aus dem Umstande, daß er bereits mehrere der Holzbrücken überfahren hatte und nach der Mächtigkeit des Gepolters ließ sich beurteilen, daß er nur mehr einige hundert Meter entfernt sein konnte.

Ich lief nun mit der mittlerweile durch den Heizer der Verschieblokomotive angezündeten Fackel und mit der zweiten der mitgenommenen beiden Knallkapseln

Digitized by Google

noch ungefähr 20 *m* in der Richtung gegen den heranbrausenden Zug und befestigte auch die zweite Knallkapsel in der vorgeschriebenen Weise.

Hierauf ging es im Laufschritte zurück, um womöglich vor Eintreffen des Personenzuges in den Raum zwischen der zuerst gelegten Knallkapsel und der Distanzscheibe zu gelangen. Der Führer der Verschieblokomotive war meinem Auftrag gemäß gleichfalls gegen die Distanzscheibe zurückgefahren; ich hatte ihn beauftragt, so weit zu fahren, bis er die Distanzscheibe beiläufig 50 *m* hinter sich hatte. Er sollte hier mit seiner Lokomotive stehen bleiben und nötigenfalls gleich mir mit der Fackel Haltesignale und der Heizer mit der Dampfpfeife Achtungssignale geben.

Kaum hatte ich die Stelle, wo die zuerst gelegte Knallkapsel befestigt war, hinter mir, als ich wahrnahm, daß der Personenzug mir nun schon ganz nahe kam. Ich wendete mich daher gegen den noch immer mit voller Geschwindigkeit heranbrausenden Zug und gab ununterbrochen mit der Fackel und der Signalmundpfeife das Haltesignal.

Dabei durchzuckte ein schrecklicher Gedanke mein Gehirn:

„Wenn nun die Knallkapseln versagen würden ?“

Daß dies vorkommen kann, war ja sogar in der Instruktion zugegeben, in der es hieß, daß immer 2 Knallkapseln zu legen sind mit Rücksicht auf den Fall, daß eine versagen sollte.

Zugleich malte sich meine Phantasie blitzschnell aus, wie nun der Personenzug — an der Distanzscheibe vorbeiratternd — den Wechsel erreichen, über den der Hofzug eben herausfahren mußte, und wie er in diesen hineinfahren werde — vielleicht gerade in den Hofsalonwagen.

Ich atmete aber in den nächsten Sekunden erleichtert auf, als ich nun 2 Kanonenschüsse — die Explosion der beiden Knallkapseln — und gleich darauf das Lokomotivpfeifensignal „Bremsen fest“ hörte; es war aber von zittriger Unsicherheit und verriet, wie heftig der Lokomotivführer des Personenzuges erschrocken sein mußte.

Vakuum-, Luftdruck- und Dampfbremse waren damals noch nicht eingeführt. Die Wagenbremsen wurden von den Zugbegleitern gehandhabt, die glücklicherweise ihre Pflicht vollkommen erfüllten. Sie bremsten rasch und derart kräftig, daß die Funken von den Rädern stoben und es das Aussehen hatte, als ob der ganze Zug in Feuer eingehüllt wäre.

Während diese freudigen Wahrnehmungen meine begreiflicherweise große Aufregung wohltuend beruhigten, lief ich, so schnell ich konnte, dem bereits merklich langsamer fahrenden Zuge nach, um nach Stillstand zur Stelle sein und das Zugpersonal verständigen zu können.

Ich hatte noch eine ziemlich lange Strecke zu laufen, als ich zu meiner weiteren Freude gewahrte, daß der Zug zum Stillstand gebracht war. Zugleich bemerkte ich aber auch, daß er die Distanzscheibe um ein bedeutendes Stück überfahren hatte, daß es also ganz gefehlt gewesen wäre, sich diesmal auf das Haltesignal zu verlassen.

Nach so vielerlei Gepolter, Gebrause, Gekreische und Gepfeife war Todesstille eingetreten. — Die wurde aber bald durch das Klirren und Klappern der von den Reisenden hastig heruntergelassenen Wagenfenster sowie durch die Rufe der Zugbegleiter: „Nicht aussteigen“ unterbrochen.

Kaum hatte ich die Stelle erreicht, wo der Zug stehen geblieben war und die Zugmannschaft verständigt, als das obenerwähnte wiederholte Donnern nun von der entgegengesetzten Richtung her hörbar wurde, ein Zeichen, daß der Hofzug bereits aus der Station ausgefahren war und sich uns näherte. Das Donnern wurde immer lauter, man sah für einige Augenblicke die feurigen Augen der Lokomotive, deren grelle Lichtstrahlen den Nebel durchbohrten, und der Hofzug war vorüber.

Weder im Hofzug noch im Personenzug hatte jemand geahnt, in welcher Gefahr die Züge waren.

Russische Bahnen in deutscher Verwaltung.

Einem kürzlich von Geh. Baurat Prof. Cauer in der „Voss. Ztg.“ veröffentlichten Berichte entnehmen wir:

Die großartigen Verkehrsleistungen unserer inländischen Bahnen sind aus der allmählichen Entwicklung und Vervollkommnung verständlich. Dem Fachmann, der, wie ich, dank dem liebenswürdigen Entgegenkommen des Herrn Feldeisenbahnchefs und der Militäreisenbahnbehörden Gelegenheit hatte, in die Entstehung und das Wirken unseres Militäreisenbahnwesens im Osten einen tieferen Einblick zu tun, erscheint es daher fast unbegreiflich, daß es überhaupt möglich gewesen ist, aus dem Nichts, das die russische Zerstörung der Eisenbahnen hinterlassen hatte, in kürzester Zeit ein geeignetes Werkzeug für den Nachschub und die Bedürfnisse der Heeresverwaltung zu schaffen. Noch mehr aber muß es Erstaunen erregen, daß es gelungen ist, in etwa Jahresfrist zu so vollkommenen Betriebszuständen zu gelangen, wie sie jetzt vorhanden sind.

Daß die Russen die Geleise und Weichen in größtem Umfange gründlichst zerstört hatten, daß der Bahnkörper durch Einbau von Verteidigungswerken und durch Granattrichter vielfach bis zur Unkenntlichkeit entstellt war, daß man nicht nur die großen Brücken, sondern auch kleinere Brücken und Durchlässe gesprengt hatte, ist bekannt. Auch die großen Leistungen unserer Eisenbahnbaukompagnien bei der Beseitigung der Zerstörungen, bei dem Umnageln von Hunderten von Kilometern russischer in normalspurige Spur sind gewürdigt worden, wenn auch die ganze Größe des Geleisteten erst zum Bewußtsein kommt, wenn man die Wiederherstellung sieht, und beispielsweise erfährt, wie ein durchaus zerstörtes und verworfenes Geleise bei strengem Frost kilometerweise erst gesprengt werden mußte, um Platz für das neue Geleise zu schaffen. Weniger bekannt geworden aber sind die unerhörten Schwierigkeiten, die sich der Einrichtung und Durchführung eines geregelten Eisenbahnbetriebes auf den wieder instand gesetzten Bahnlinien entgegenstellten.

An einzelnen Stellen war die Wiederherstellung einer zerstörten Brücke so zeitraubend, daß man sich entschloß,

Digitized by Google

Lokomotiven und Wagen auf einer Notbrücke oder mittels Fährbetriebes überzusetzen und auf dem jenseitigen Ufer einen selbständigen Eisenbahnbetrieb zu eröffnen, der, vom Zusammenhange mit dem übrigen losgelöst, naturgemäß auf besondere Schwierigkeiten stieß. Noch eigenartigere Verhältnisse ergaben sich, als man auf einem in Besitz genommenen gesonderten russischen Bahngebiet zunächst mit russischen Betriebsmitteln auf russischer Spur einen Betrieb eröffnete. Gewisse Lücken im Bahnnetz, die sich namentlich an der Landesgrenze zeigten, mußten erst durch neue Militärbahnen geschlossen werden, von denen beispielsweise eine in der Länge von 75 *km* in nicht mehr als fünf Wochen fertiggestellt worden ist.

Aber auch abgesehen von solchen besonderen Fällen, fehlten auf dem in Betrieb genommenen Bahnnetz fast alle die Einrichtungen, die sonst als unerläßliche Voraussetzung für die Betriebsführung gelten. Nicht nur fand das Stationspersonal bei Zerstörung aller Gebäude vielfach keine Wohnung. Auch für den unentbehrlichsten Betriebsraum, das Fahrdienstbureau, gab es oft kein Unterkommen. Hie und da hat man es in dem Wagenkasten eines früheren russischen Eisenbahnwagens untergebracht. Auf einer Station der Bahn Libau—Koschedary wurde mir eine Gartenlaube gezeigt, die, durch Bretterverschalung notdürftig gegen die Unbilden der russischen Witterung geschützt, wochenlang als Fahrdienstbureau gedient hatte. Auf einem Warschauer Bahnhof sah ich eine russische Kapelle, die bei völliger Zerstörung aller Gebäude allein von den Russen verschont worden war, und in die man bis zur Aufführung von Ersatzbauten Fernsprech- und Morseleitungen eingeführt hatte, um sie eine Zeitlang als Fahrdienstbureau zu benutzen. Gänzlich fehlte es im Anfang an Signalen für die Zugfahrten, bis man, teils durch Umarbeitung alter russischer Signale, teils durch Behelfsignale aus Holz, diesem Mangel notdürftig abgeholfen hatte. Und dabei mußten, auch bei Dunkelheit, nicht nur Zugfahrten, sondern auf eingeleisigen Strecken auch Zugkreuzungen stattfinden. An einer Stelle wurde mir erzählt, habe man anfänglich mit elektrischen Taschenlampen, die man mit rotem Seidenpapier umhüllt hatte, den Zügen Signale gegeben. Die Kohlenvorräte waren von den Russen überall fortgeschafft oder verbrannt, die Wassertürme und die Pumpenanlagen in den meisten Fällen zerstört, die Werkstätten, in denen man die von den weiten Fahrten mitgenommenen oder gar wegen Wassermangels durchgebrannten Lokomotiven hätte wiederherstellen sollen, soweit nicht auch die Gebäude verbrannt waren, wenigstens aller Maschinen und Werkzeuge beraubt. Da Monate dazu gehörten, um alle diese Lücken zu ergänzen, so ist es in der Tat kaum begreiflich, wie man durch diese Monate einen den Heeresbedürfnissen entsprechenden Betrieb hat aufrechterhalten können. Es hat hiezu hervorragender Umsicht und Tatkraft der leitenden Stellen bedurft. Und ferner hat, wie mir überall erzählt wurde, jeder der Beamten sein Bestes hergegeben, um ganz Außergewöhnliches zu leisten. Die Zusammensetzung des Personales aus den Angehörigen der verschiedenen deutschen Bahnsysteme zeigt sich nicht nur in der bunten Mischung der hellblauen, dunkelblauen, schwarzen Heimatuniformen und in dem Durcheinandertönen der nord- und süddeutschen Dialekte. Die abweichenden Heimatsvorschriften und Unterschiede in der Benennung derselben Dinge und Vorgänge mußten notwendig zunächst das Zusammenarbeiten erschweren. Aber auch diese Umstände haben der Verständigung keinen Abbruch getan, vielmehr nur den Eifer und Wetteifer erhöht und in besonderer Weise zur deutschen Stammesverbrüderung beigetragen.

Durch diese schweren Zeiten hindurch hat sich nun der Eisenbahnbetrieb dank der unermüdlichen Fürsorge der Militäreisenbahnbehörden zu einer Regelmäßigkeit und Vollkommenheit entwickelt, die für die Beamten das Bewußtsein des Kriegsmäßigen fast hat verschwinden lassen. Der preußische oder badische Schaffner ruft zungenbrecherische Stationsnamen, wie Lyschtschizy oder Tlutschtsch oder Iwaczewize, mit derselben Selbstverständlichkeit aus, wie sonst in der Heimat Pasewalk oder Appenweier. Und doch ist auch heute noch gerade das bewundernswert, daß es möglich ist, trotz noch immer kriegsmäßiger Verhältnisse Leistungen zu erzielen, die hinter unseren Friedensleistungen nicht weit zurückbleiben und die früheren Friedensleistungen derselben Bahnen unter russischer Herrschaft weit hinter sich lassen. Zahlreiche Schnellzüge, nicht nur dem Namen, sondern auch der Sache nach, vermitteln nicht nur den Verkehr zwischen dem Herzen Deutschlands und den Hauptorten des besetzten Gebietes, Warschau, Wilna, Brest-Litowsk, Schaulen usw. Besondere Schnellzüge mit derselben hohen Geschwindigkeit entspringen und enden unmittelbar hinter der Front, um die Militärurlauber und insbesondere auch die landwirtschaftlichen Arbeiter aus dem Schützengraben mit geringstem Zeitverlust und auf bequemste Weise in die Heimat und zurück zu befördern. Daneben haben auch die Personenzüge eine recht achtbare Geschwindigkeit angenommen. Durch ferneres Hinzutreten der Etappenzüge, Sanitätszüge, Güterzüge usw. hat der regelmäßige Zugverkehr eine Dichtigkeit und Lebhaftigkeit erreicht, die auf den meisten Strecken weit über die früheren russischen Verhältnisse hinausgeht und deshalb zahlreiche Verbesserungen, wie Einschaltung von Blockstellen oder Kreuzungsstationen, Anlage zweiter Geleise usw. erforderlich gemacht hat. Dabei wird von den Militäreisenbahndirektionen dauernd an der weiteren Verbesserung durch Vermehrung der Zugzahl und Erhöhung der Geschwindigkeit gearbeitet. Wiederholt haben mir Betriebsbeamte selbst ihre Verwunderung darüber ausgesprochen, daß ein so lebhafter und schneller Zugverkehr regelmäßig pünktlich und ohne Unfälle bewältigt werden kann. Ein ausgezeichnetes Fernsprech- und Telegraphennetz ist geschaffen; auch die Signal- und Sicherungseinrichtungen sind jetzt mit viel Arbeit durchwegs auf eine gewisse Vollständigkeit gebracht.

An den Hauptpunkten der Bahnen sind überall Bahnhofswirtschaften, meist von deutschen Wirten gut betrieben, eingerichtet, wozu in den ausgebrannten Empfangsgebäuden erst neue Einbauten hergestellt werden mußten. Auf manchen Bahnhöfen sorgen von deutschen Städten eingerichtete Erfrischungsstellen für die Verpflegung der Heeresangehörigen. Noch andererorts kann man in den Soldatenheimen in der Nähe der Bahnhöfe für billiges Geld gute und reichliche Kost erhalten. Für die Angehörigen der Eisenbahn, die fast durchwegs Magazinsverpflegung erhalten, bestehen in umfangreichem Maße besondere Verpflegungsanstalten, je nach der Gruppierung der Beteiligten und den örtlichen Verhältnissen verschieden, aber überall mit Liebe eingerichtet. An manchen Orten entsprechen Eisenbahnerheime mit Musikzimmern, Lesezimmern, Schreibzimmern weitestgehenden Bedürfnissen. Für die Offiziere und höheren Beamten der Militäreisenbahndirektionen bestehen an anderen Orten Kasinos. Für den Betrieb aller dieser Anstalten spielen die eigenen Erzeugnisse eine große Rolle. Der Feldeisenbahnchef hat bei jeder Militäreisenbahndirektion eine besondere landwirtschaftliche Abteilung begründet, deren Aufgabe es ist, sich in großzügiger Weise an der landwirtschaftlichen Erschließung des Landes zu beteiligen, dessen ungeheure, noch ungenutzte Flächen, wenn sie erst urbar gemacht, und die vielen Sumpfflächen entwässert sein werden, der künftigen deutschen Besiedelung weiten Raum bieten. Aber auch eigener Eifer der Beamten hat sich überall geregelt. Mit Stolz hat man mir Obst- und Gemüsegärten, Züchtereien von Hühnern, Gänsen und vierfüßigem Vieh gezeigt.

Der Eisenbahnbetrieb in Feindesland hat natürlich in erster Linie für das Heer und seine Bedürfnisse zu sorgen. Aber während in der Nähe der Front das Auftauchen eines Zivilisten

Digitized by Google

zu den Ausnahmen gehört, hat sich in den von der Front weiter entfernten Landesteilen bereits ein recht erheblicher privater Personen- und Güterverkehr herausgebildet. Man hat dessen sprunghafte Entwicklung durch hohe Tarife hintangehalten, aber im übrigen ausgiebig für ihn gesorgt. Charakteristisch für den Personenverkehr der Landeseinwohner ist dabei, daß er durch gesonderte Warte- und Erfrischungsräume und besondere Eisenbahnwagen oder Abteile von dem der Offiziere und Mannschaften getrennt gehalten wird. Wo dies nicht ganz möglich ist, wie in den D-Zügen, wird für die Benutzung ein Entlausungsschein gefordert.

Das Bild, das hienach die Eisenbahnen des besetzten Gebietes im „Friedensbetrieb" darbieten, ändert sich, sobald größere Truppentransporte stattfinden. Der ausgezeichnete Apparat läßt im allgemeinen spielend die außerordentlichen Mehranforderungen bewältigen, die solche Transporte an Lokomotiven, Wagen, Zugpersonal und Betriebsleitung stellen. Alles in allem kann sonach die deutsche Verwaltung der feindlichen Eisenbahnen — und was hier von Polen gesagt ist, gilt ebenso auch von Belgien und den in den Balkanländern besetzten feindlichen Gebieten — als mustergültig bezeichnet werden. Die deutsche Organisation und die Tüchtigkeit der Bahnbeamten, mögen sie nun aus dem Bahnbetriebe entnommen oder militärisch angelernt sein, hat sich überall glänzend bewährt.

Sprachreinheit und Sprachrichtigkeit im Eisenbahndienst.

An die Schriftleitung der „Österreichischen Eisenbahn-Zeitung"
Wien.

Unter Beziehung auf die Abhandlung in Heft 6/1917 bitte ich um sehr gefälligen Abdruck nachstehender Schlußbemerkung:

Der sehr geehrten Schriftleitung danke ich ergebenst für die Aufnahme meiner Ausführung über die Abhandlung: „Sprachreinheit und Sprachrichtigkeit im Eisenbahndienste" in Heft 3/1917 Ihrer sehr geschätzten Zeitschrift.

Ich darf wohl annehmen, daß hiedurch die von mir befürchteten Mißverständnisse Ihrer Leser über die Absichten des gemischten Ausschusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen hinsichtlich der Fremdwörterverdeutschung und über den Stand der vorläufigen vorbereitenden Schritte beseitigt worden sind, wodurch der Zweck meiner lediglich auf Klärung der Sache gerichteten Entgegnung voll erreicht ist.

Die sehr nachdrückliche Zurückweisung eines von mir angeblich erhobenen Vorwurfes durch Herrn Dr. Hilscher im vorletzten Absatz der Entgegnung (S. 54) zwingt mich jedoch, nochmals um Aufnahme einer kurzen Schlußbemerkung zu bitten.

Herr Dr. Hilscher hatte in seiner Abhandlung versucht, aus der Niederschrift des „gemischten Ausschusses" 3 kurz gefaßte „Richtlinien für die Arbeiten des Ausschusses" aufzustellen; er hatte dabei bedauert, daß diese Richtlinien leider nicht in der scharfen Fassung in der Niederschrift enthalten sind, wie sie oben (d. h. in der Hilscherschen Wiedergabe) aus dem Sinne der Niederschrift ausgezogen, dargelegt wurden.

Mir erschienen nun (selbstverständlich ohne behaupten zu wollen, daß die Niederschrift nicht verbesserungsfähig wäre) diese Richtlinien sachlich nicht besonders glücklich gewählt (auch den tatsächlichen Verhandlungen des Ausschusses schlecht entsprechend). Zu dem fand ich es ungewöhnlich und von den allgemeinen Gebräuchen abweichend, daß an der „Form", d. h. der Fassung und äußeren Gestaltung eines Sitzungsberichtes, der nur für wenige Verwaltungen bestimmt ist und also nicht an die eigentliche Öffentlichkeit tritt, in einer öffentlichen Zeitschrift Kritik geübt wird, weil 1. die Öffentlichkeit in solchem Falle nur an dem Inhalt selbst, nicht an der Fassung Interesse haben kann, und weil 2. die Darstellung des Ganges der Verhandlungen und damit die Fassung der Niederschrift doch meist von besonderen, von Außenstehenden und der Öffentlichkeit auch nicht zu beurteilenden Umständen abhängt.

Diese Meinung ist in meiner Berichtigung in knappen Worten ausgesprochen; durch Sperren des Wortes „Form" ist doch wohl genügend deutlich hervorgehoben, daß nicht entfernt daran gedacht ist, eine Kritik in der Sache als unzulässig zu bezeichnen. Es hätte daher auch weder der so lebhaften Zurückweisung von Vorwürfen, die ich nicht erhoben hatte, noch der kraftvollen Verteidigung des von mir keineswegs bestrittenen Rechtes zur öffentlichen Kritik in der Angelegenheit selbst bedurft.

Hochachtungsvoll
ergebenst
Nether.

Diesen Bemerkungen gegenüber verweise ich nochmals auf meine Ausführungen in den Heften 3 und 6 des laufenden Jahrganges der vorliegenden Zeitschrift und überlasse beruhigt unseren Lesern das Endurteil. *Dr. Hilscher.*

STROMBAHNEN.

Versuchszug für den elektrischen Betrieb. Über einen von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft kurz vor Kriegsausbruch ausgerüsteten elektrischen Versuchszug, der nach einer Reihe von Probefahrten auf der mit einphasigem Wechselstrom von 15.000 V, 16⅔ Perioden betriebenen Strecke Dessau-Bitterfeld nunmehr auf den mit gleicher Stromart und Spannung gespeisten schlesischen Gebirgsstrecken in den fahrplanmäßigen Betrieb eingestellt wurde, wird im Julihefte der „B. E. W.-Mitteilungen" berichtet: Der Zug besteht aus zwölf Stadtbahnwagen sowie je einem Triebgestell an seinen beiden Enden und wird von der an der Spitze befindlichen Wagen aus gesteuert. Besondere Einrichtungen gestatten die Teilung des Zuges in zwei selbständige Hälften. Jedes der beiden zweiachsigen zweigekuppelten Triebgestelle trägt mit Ausnahme der Hochspannungseinrichtungen und des Fahrschalters alle für die Fortbewegung des Zuges notwendigen Einrichtungen, den Leistungsumformer, die elektromagnetisch betätigten Schalter, einige Hilfseinrichtungen und einen kompensierten Serienmotor von 600 PS Stundenleistung, der mittels Zahnräder auf eine zwischen den beiden Achsen gelagerte Blindwelle arbeitet, die wiederum mittels Kuppelstangen die Achsen antreibt. Die den Triebgestellen benachbarten Führerstandswagen sind mit je zwei Scherenstromabnehmern, einem Hochspannungsölschalter und Fahrschalter sowie den sonstigen vom Führer zu bedienenden Nebeneinrichtungen ausgerüstet. Letztere und die Fahrschalter sind auch in den beiden an der Trennstelle des Zuges laufenden Führerstandmittelwagen, von denen aus die Halbzüge bei Rückwärtsfahrt gesteuert werden, angeordnet. Diese Wagen tragen außerdem Einrichtungen zur Versorgung jedes Halbzuges mit Strom für die elektrische Heizungsanlage, nämlich im wesentlichen je einen Stromabnehmer, Ölschalter, Heizumformer und elektromagnetisch betätigten Schalter mit dem zugehörigen Schalter für die Wärmeregelung. Der Strom für die Beleuchtung jeder Zughälfte wird dem Leistungsumformer des zugehörigen Triebgestelles entnommen. Während jeder Halbzug seine eigenen Heizungs- und Beleuchtungsleitungen hat, sind die Steuerleitungen durch den ganzen Zug geführt und überbrücken die Trennstelle mittels zweier lösbarer Kabelkupplungen.

Digitized by Google

Der Zug, der eine Höchstgeschwindigkeit von 60 *km* in der Stunde erreichen kann, faßt bequem 600 Personen und wiegt voll besetzt nur 290 t; hievon entfallen auf jedes der beiden Triebgestelle etwa 34 t.

SCHIFFAHRT.

Gründende Versammlung des österreichischen Arbeitsausschusses für den Großschiffahrtsweg Elbe—Oder—Donau. Am 24. März l. J. fand in Aussig die von der Handels- und Gewerbekammer Reichenberg gemeinsam mit dem Elbeverein in Aussig einberufene, ungemein zahlreich besuchte gründende Versammlung des österreichischen Arbeitsausschusses für den Großschiffahrtsweg Elbe—Oder—Donau statt. Der Vorsitzende Kammerpräsident K i r c h h o f hob in seiner Begrüßungsansprache hervor, daß der österreichische Arbeitsausschuß alle in Betracht kommenden staatlichen und autonomen Behörden, die maßgebenden industriellen, landwirtschaftlichen und kaufmännischen Körperschaften und Schiffahrtsvereine, Vertreter der technischen Wissenschaften, die Schiffahrtsunternehmungen aus Böhmen, Mähren, Schlesien und Niederösterreich umfasse und daß schon daraus die tiefgehende Anteilnahme hervorgehe, die heute der Frage der Wasserstraßen entgegengebracht werde. Die Arbeit des Ausschusses stehe aber unter einem ganz besonders günstigen Zeichen, da vor wenigen Tagen Erzherzog H e i n r i c h F e r d i n a n d mit einer ausgezeichneten und hervorragend sachkundigen Schrift in die Öffentlichkeit getreten ist, in der mit besonderer Wärme nachgewiesen werde, daß das Werk, dessen Vollendung der Arbeitsausschuß sich zum Ziel gesetzt habe, für die wirtschaftliche Entwicklung Österreichs von entscheidender Bedeutung und in erster Reihe in Angriff zu nehmen sei.

Auf Antrag des Vorsitzenden beschloß die Versammlung, an den Herrn Erzherzog eine Dankeskundgebung zu richten, in der die Versammlung der Erwartung Ausdruck gibt, daß es unter seiner Führung gelingen werde, den Bau des Kanals zu beschleunigen und damit die Voraussetzungen für eine gedeihliche wirtschaftliche und politische Entwicklung unseres Vaterlandes zu schaffen.

Der Vorsitzende hieß darauf die zahlreich erschienenen Gäste aus dem Deutschen Reich, unter denen sich insbesondere Vertreter des deutsch-österreichischen Wirtschaftsverbandes in Berlin, des Elbe-Oder-Donau-Vereines in Dresden und des Arbeitsausschusses des Oder-Gebietes für den Donau-Oder-Elbe-Kanal befanden, herzlich willkommen.

Nach weiteren Begrüßungsreden gedachte der Vorsitzende in bewegten und ehrenden Worten des schweren Verlustes, den die Sache der Wasserstraßen durch das vor wenigen Tagen erfolgte Hinscheiden des ältesten Vorkämpfers für den Donau-Oder-Kanal Hofrat Artur O e l w e i n erlitten hat.

Dr. L o e b l, der Obmann des Elbe-Vereines, erstattete sodann einen Bericht über den Großschiffahrtsweg Elbe—Oder—Donau, in dem er die besonderen Vorteile dieser Wasserstraße überzeugend darlegte und nachwies, daß sie den Südosten Europas in wirtschaftlicher Hinsicht mit Zentralösterreich und Norddeutschland verbinde.

Nachdem noch hiezu Professor S m r c e k gesprochen, wurden in das Präsidium des Arbeitsausschusses berufen: die Handels- und Gewerbekammer Reichenberg, der Elbeverein in Aussig, der Kanalverein in Pardubitz, der Zentralverein für Fluß- und Kanalschiffahrt in Wien sowie dessen mährischer Zweigverein, der mährische Fluß- und Kanalverein in Prerau, der schlesische Landesausschuß, die Handels- und Gewerbekammer Olmütz, die deutsche Technische Hochschule in Prag, die böhmische Sektion des mährischen Landeskulturrates und eine Vertretung der drei Zentralen industrieller Verbände in Wien. Für die technischen Fragen wurde ein besonderer Unterausschuß gebildet. Zum Obmann dieses Unterausschusses wurde Hofrat R i p p l (Prag) und zu dessen Stellvertreter Professor S m r c e k (Brünn) gewählt. Mit den wirtschaftlichen und finanziellen Fragen wird sich ein zweiter Unterausschuß zu befassen haben, an dessen Spitze Kammerpräsident und Reichsratsabgeordneter v. P r i m a v e s i (Olmütz) und der Vizepräsident der Reichenberger Handels- und Gewerbekammer Karl v. Z i m m e r m a n n treten. Endlich wurde noch die Wahl jener Vertreter vorgenommen, welche in den gemeinsamen Ausschuß zu entsenden sind, der mit dem Elbe-Oder-Donau-Verein in Dresden gebildet wird. Es ist in Aussicht genommen, daß die Vertreter der staatlichen Behörden, in deren Amtsbereich der Bau der Wasserstraßen fällt, an den Beratungen der Ausschüsse teilnehmen.

In der an die gründende Versammlung anschließenden Sitzung des Vollzugsausschusses wurde beschlossen, den Oder-Weichsel-Kanal in das Arbeitsgebiet des Ausschusses einzubeziehen und der Handels- und Gewerbekammer Krakau eine Stelle im Vollzugsausschusse anzubieten.

Die Wasserstraße Donau-Rhein. Über die Verbindung der Donau mit dem Fluß- und Kanalnetz des Deutschen Reiches und über die Überwindung großer Gefälle durch künstliche Wasserstraßen sprach am 5. d. M. Wirkl. Geheimer Oberbaurat G e r m e l m a n n im Verein zur Beförderung des Gewerbefleißes zu Berlin.

Der Krieg hat uns gelehrt, so führte der Vortragende aus, daß wir unsere wirtschaftlichen Daseinsbedingungen mehr als bisher im Osten, auf dem Balkan und im nahen Orient zu suchen haben werden. Zwei Wege, die von englischer Willkür unabhängig sind, führen dorthin. Der eine, die Eisenbahn, ist dank der deutschen Tatkraft schon bis tief in Asien hinein ausgebaut. Der Seeweg harrt noch des Ausbaues der Häfen, um benutzt werden zu können. Am weitesten zurück ist die Binnenwasserstraße, von der die 2500 *km* lange Donau den Hauptteil bildet. Schiffahrtstechnisch hat die Donau bisher nur geringen Wert, besonders für Deutschland, denn die Donauhäfen Passau, Regensburg, Wien, Budapest und die bulgarischen Häfen haben insgesamt nur einen Verkehr von 14·1 Mill. *t* im Jahre, während der Rhein 67 Mill. *t*, davon allein 37½ Mill. über die Grenze nach Holland, die Elbe 19 Mill. *t* und selbst unsere kleine verachtete Spree 9 Mill. *t* — das Vierfache des Verkehres auf der schönen, stolzen Donau in Wien — haben. Die Ursachen dieser Verkehrsrückständigkeit liegen in dem mangelnden Ausbau der Donau, in der Entwicklung der angrenzenden Länder und in der Güterverteilung, da nur Getreide und Petroleum über die Donau gehen. Für einen Schiffstyp von 1000 *t*, mit dem man mindestens rechnen muß, ist eine Tiefe von 2½ bis 3 *m* erforderlich, die sich auch mit vertretbaren Geldmitteln und in nicht zu langer Zeit in der Donau schaffen ließe. Ein wirklich großer Verkehr auf der Donau ist erst zu erwarten, wenn die schlesischen Kohlen- und Eisenbezirke, die Salze von Hannover und Thüringen und die Austauschgüter zwischen Südosteuropa und den Welthäfen der Nordsee diesen Wasserweg belegen und wenn eine Verbindung der Donau mit dem Fluß- und Kanalnetz Deutschland hergestellt ist.

Die bisherige einzige Verbindung, der Ludwigskanal, hat nur örtliche Bedeutung. Es ist eine große Anzahl von Plänen für die Verbindung der Donau mit dem deutschen Fluß- und Kanalnetz aufgestellt. Für uns in Deutschland kommen Verbindungen der Donau mit dem Rhein und mit dem Main, weiter zur Werra und Weser bis Bremen und Hamburg in Betracht. Auf der Wasserstraße Donau-Rhein, die 300 *km* lang sein würde, könnte sich ein mächtiges Verkehrsleben entwickeln, mit einem Anfangsverkehr von mindestens 5 Mill. *t*, wenn diese Straße für billigen und sicheren Verkehr der Massen-

Digitized by Google

güter auf Tausendtonnenschiffen mit einer Tiefe von $^1/_2$ *m* und genügender Breite und mit Häfen mit vollkommenen Lösch- und Ladeeinrichtungen ausgebaut und mit Einrichtungen zur Überwindung von Höhenunterschieden von mindestens 200 *m* versehen würde. Fügt man dazu eine einheitliche Schifffahrtsordnung, möglichst einheitliche Schiffstypen und einen geregelten Schleppverkehr, so ist ein billiger Massenverkehr gewährleistet. In unseren Kanälen Rhein-Dortmund-Emshäfen, Rhein-Hannover und Hohenzollernkanal haben wir mustergültige Einrichtungen für einen schnellen Umlauf der Schiffe geschaffen, wie dies in ebenso genialer wie mustergültiger Weise — Geheimrat Germelmann gab in zahlreichen Lichtbildern nähere Erläuterungen — bei dem Schiffsbewerbe Henrichenburg geschehen ist. Die Anlage der Wasserstraße Donau-Rhein bis in das Herz Deutschlands hinein würde auch wirtschaftlich zu rechtfertigen sein, denn die Transportkosten würden sich auf der ganzen Strecke von 3000 *km* Länge auf M 18 bis 19 für die Tonne belaufen, während der Transport über See vom Schwarzen Meer nach Hamburg und von hier über unsere Wasserstraßen bis in Deutschland hinein M 20 bis 22 beträgt.

Ein solcher Schiffahrtsweg würde, so schloß der Vortragende seine Ausführungen, für das wirtschaftliche Aufblühen Deutschlands von der größten Wichtigkeit sein. Dieser Aufgabe muß sich Deutschland nach dem Kriege auch bei knappen Geldverhältnissen widmen, denn in diesem Fall ist Kraftgewinn Machtgewinn.

Ein neuer Hafen von Konstantinopel. Vor einiger Zeit wurde mitgeteilt, daß über die Verlegung des unzulänglich gewordenen Hafens vom Goldenen Horn Verhandlungen gepflogen werden. Die Entscheidung soll nun in folgender Weise gefallen sein. Der Ausschuß, der die Frage zu beraten hatte, hat sich für die Strecke von Kum Kapu nach Jedikule entschieden. Diese Strecke liegt am Marmara-Meer, auf der südlichen Seite Stambuls, und wird von der Vorortbahn, die erst vor kurzem zweigeleisig ausgebaut wurde, befahren. Außerdem geht noch die Straßenbahn nach Jedikule durch ganz Stambul, so daß eine gute Verbindung hergestellt werden kann. Direkte Straßenlinien werden jedenfalls im Laufe der Bauarbeiten angelegt werden. Es sind große Docks und Lagerhäuser vorgesehen. Die Kais des neuen Hafens sollen eine Länge von nicht weniger als 4500 *m* haben, ohne die Wellenbrecher dazuzuzählen. Auch das kühne Projekt eines Tunnels unter Stambul durch zur Verbindung zwischen dem Goldenen Horn und dem neuen Hafen ist bereits in Bearbeitung. Die Frage, ob der Staat selbst oder eine Privatgesellschaft die ganze Unternehmung in die Hand nehmen wird, ist noch nicht entschieden. Eine österreichische Gesellschaft hat hierüber bereits Pläne und Kostenanschläge vorgelegt.

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Im Dienstbereich der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn wurden weiters ausgezeichnet: Durch Bekanntgabe der neuerlichen Allerhöchsten belobenden Anerkennung und Verleihung der silbernen Militärverdienstmedaille am Bande des Militärverdienstkreuzes: Faast Leopold, Ing., Beamtenaspirant. Durch Bekanntgabe der Allerhöchsten belobenden Anerkennung und Verleihung der bronzenen Militärverdienstmedaille am Bande des Militärverdienstkreuzes: Geschka Franz, Kontrollor, Lauterbach Franz, Assistent (Besitzer der silbernen Tapferkeitsmedaille 2. Klasse). Durch Verleihung des Eisernen Kreuzes 2. Klasse: Wiehar Franz, Oberingenieur (Besizer des bronzenen und des silbernen Signum laudis), Leonhard Karl, Adjunkt (Besitzer des bronzenen Signum laudis und der silbernen Tapferkeitsmedaille 2. Klasse), Seidl Karl, Oberbauarbeiter. Durch Verleihung des goldenen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: Netsch Lorenz, Oberkontrollor. Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille I. Klasse: Löffler Franz, Weichensteller. Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille II. Klasse: Blaschke Rudolf, Bahnwärter, Spiegl Josef, prov. Kanzleidiener. Durch Verleihung der königl. preußischen Roten Kreuzmedaille III. Klasse: Siegl Ottomar, M. U. Dr., Bahnarzt.

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 10. März d. J. allergnädigst zu verleihen geruht: den Titel eines Oberbaurates den Oberstaatsbahnräten Franz Schmölzer und Franz Uhl und den Titel eines Regierungsrates mit Nachsicht der Taxe dem Oberstaatsbahnrate Dr. Gustav Kokoschinegg sowie dem Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Franz Wimmer, allen mit Nachsicht der Taxe.

Förderung des Eisenbahnverkehrs. Den Handels- und Gewerbekammern ist nachstehender Aufruf des Eisenbahnministeriums zugekommen: „Die gegenwärtigen ernsten und schweren Zeiten haben die Eisenbahn mehr denn je in den Dienst der öffentlichen Wohlfahrt gestellt. Jeder, der die Eisenbahn in Anspruch nimmt, muß sich dies vor Augen halten. Es ist daher vaterländische Pflicht aller an der Versendung von Gütern Beteiligten, die Eisenbahn in ihrem Bestreben, die bestehenden Verkehrsschwierigkeiten zu beheben, durch verständnisvolle Mitwirkung tatkräftig zu unterstützen. Dies soll insbesondere durch Beachtung folgender Grundsätze geschehen:

1. Es sollen überhaupt nur solche Güter der Eisenbahn zur Beförderung übergeben werden, deren Versendung unbedingt notwendig und unaufschiebbar ist. Jedes Unternehmen soll seinen Bedarf decken, wo es sich befindet. Ist dies nicht möglich, so sollen die erforderlichen Güter aus nahegelegenen Orten bezogen werden. Jeder Absendung von Gütern und Wagenladungen soll tunlichst ein Einvernehmen zwischen Absender und Empfänger vorangehen. Alle Weitersendungen oder die mit Umladung des Wagens verbundene Güterbeförderung sind zu vermeiden. Bei gesperrter Strecke dürfen, wenn die Bahnverwaltung eine Verkehrsbewilligung nicht erteilt, Wagenladungen zum Zwecke späterer Weitersendung nicht nach einer vor der gesperrten Strecke gelegenen offenen Bahnhofe aufgegeben werden.

2. Bei Auflieferung der Sendungen müssen alle etwa erforderlichen Begleitpapiere (Transportbescheinigungen usw.) vom Absender zuverlässig beigebracht werden, da anderenfalls ein Aufhalten der Sendung unterwegs und Wagenverzögerungen unvermeidlich sind.

3. Um das nutzlose Stehen leerer Güterwagen zu vermeiden, dürfen zur Verladung der Güter nicht mehr Wagen bestellt werden, als mit den zur Verfügung stehenden Arbeitern innerhalb der festgesetzten Ladefrist (gegenwärtig sechs Stunden) zuverlässig beladen werden können.

Digitized by Google

4. Jeder Empfänger soll sich nur so viele Güter senden lassen, als er anstandslos im Bestimmungsbahnhof abzunehmen vermag, da anderenfalls infolge Güterstauung die Einstellung des Güterverkehrs nach diesem Bahnhof sowie bahnseitige Zwangsentladungen unvermeidlich sind. Empfänger, deren Entladeplätze durch Geleiseanlagen mit dem Bahnhofe verbunden sind, sollen ihre Bestellungen so einrichten, daß die durchschnittlich für den Tag einlangenden beladenen Wagen auf den Anlagen der Fabrik verarbeitet werden können. Bei Betriebsstörung ist vorzusorgen, daß der Zulauf weiterer Wagen von den Absendern eingestellt wird.

5. Um den Umsatz der Güterwagen möglichst zu beschleunigen und auf diese Art die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn und sohin die Beförderungsmöglichkeit zu steigern, soll jeder Empfänger die Entladung der Wagen, falls er sie zu besorgen hat, in allerkürzester Frist, jedenfalls aber innerhalb der Ladefrist, bewerkstelligen. Bei stärkerem Wageneinlauf soll die Entladung auch bei Nacht sowie an Sonn- und Feiertagen geschehen. Die Beistellung erforderlicher Aushilfsarbeitskräfte ist bei der Bahnhofsverwaltung rechtzeitig anzusuchen. Auch für die schleunige Abfuhr der bahnseitig entladenen Güter sollen die Empfänger stets sorgen, damit Güteranhäufungen vermieden werden. Wegen Beistellung von Fuhrwerken ist an die politische Behörde heranzutreten.

6. Dort, wo ein in Betrieb befindlicher Wasserweg zum Empfangsbahnhof führt, ist zur Entlastung der Eisenbahn auch dieser Beförderungsweg auszunutzen.

Dies soll aber keineswegs als eine erschöpfende Aufzählung alles dessen angesehen werden, was die beteiligten Kreise zur Unterstützung der Eisenbahn in der gegenwärtigen Zeit leisten können; es bietet sich vielmehr auch in zahlreichen anderen Fällen Gelegenheit, der Eisenbahn ihre schwierigen Aufgaben wirksam zu erleichtern. An dieser Mithilfe darf es jetzt niemand fehlen lassen, denn wer die Eisenbahn durch einsichtiges Mitwirken unterstützt, trägt das Seine zur militärischen und wirtschaftlichen Stärkung des Vaterlandes bei.

Die wesentlichsten Änderungen des I. Nachtrages zum Vereinswagenübereinkommen. Zum Übereinkommen, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (VWÜ.), Ausgabe vom 1. Jänner 1913, hat die geschäftsführende Verwaltung des Vereines den I. Nachtrag mit Gültigkeit vom 1. November 1916 herausgegeben. Dieser ist ebenso wie das Übereinkommen auch im Buchhandel (Jul. Springer, Berlin W 9) erhältlich und umfaßt im wesentlichen folgende Änderungen und Ergänzungen des Hauptwerkes:

1. Zur größeren Sicherung und Beschleunigung der Rücksendung leerer fremder Wagen von solchen Stationen, die auf dem Hinwege nicht berührt worden sind, sind die Bestimmungen im § 5, Abs. 8 und 9 des VWÜ, dahin geändert worden, daß der bisher vorgeschriebene Begleitschein wegfällt und dafür „Heimatzettel“ nach vorgeschriebenem Muster auf beiden Seiten der Wagen anzubringen sind, auf denen der bei leerem Rücklauf einzuhaltende Beförderungsweg bis zur Heimatbahn bestimmt anzugeben ist. Diese Zettel sind an der für die gewöhnlichen Beklebezettel vorgesehenen Stelle der Wagen anzubringen; um jedoch Verwechslungen mit anderen Beklebezetteln zu verhüten, ist ein auffallendes Muster für die Heimatzettel gewählt worden, das an den vier Ecken rot ist und in der Mitte die Form eines Rautenviereckes trägt. Die bisherige Vorschrift in Abs. 9 bei Rückbeladung eines abgelenkten leeren Wagens den Begleitschein mit Wiederbeladungsvermerk an die Wagenkontrolle der Heimatbahn einzusenden, ist nicht auf die Heimatzettel übertragen, sondern als überflüssig gestrichen worden, weil sie in der Wirklichkeit gar nicht oder nur in ganz seltenen Fällen zur Ausführung kommt.

2. Im § 10 ist die Bestimmung über die vorläufig nur versuchsweise eingeführte Erhöhung der Verzögerungsgebühr auf die Monate August bis Dezember beschränkt und die Versuchszeit zunächst bis Ende 1916 verlängert worden.

3. Die Bestimmungen im § 12, Abs. 2 (Schlußsatz), ist zur Beseitigung von Zweifeln über das Ende der übereinkommenswidrigen Benutzung durch Einschaltung des Wortes „l e e r“ ergänzt worden und lautet jetzt: „Als Ende der übereinkommenswidrigen Benutzung wird der Zeitpunkt betrachtet, zu dem der Wagen an die Heimatbahn zurückgegeben wird oder l e e r wieder auf den beim Hinlauf von der Heimatbahn nach der ursprünglichen Entladestation zurückgelegten Weg gelangt. Durch diese Ergänzung soll zweifelfrei festgelegt werden, daß bei übereinkommenswidriger Rückbeladung von Wagen die Geldbuße so lange zu zahlen ist, als die übereinkommenswidrige Beladung dauert, auch wenn der Wagen inzwischen wieder auf die richtige Hinwegstrecke gelangt ist, und erst dann wegfällt, wenn der Wagen „leer“ wird, das heißt mit dem Zeitpunkt der Entladung.

4. Die seinerzeit nur versuchsweise eingeführte Bestimmung im § 12, Abs. 4, wonach die fehlleitende Verwaltung der Wageneigentümerin für die Rückgabe leerer oder nicht ausreichend beladener Wagen auf einer unrichtigen, der Vorschrift im § 5^5 nicht entsprechenden Übergangsstation eine Geldbuße zu zahlen hat, hat sich nicht bewährt und ist mit dem Ablauf der Versuchszeit wieder aufgehoben worden. Im Zusammenhang hiemit ist auch der gewisse Ausnahmefälle behandelnde Schlußsatz im § 5^5 wieder gestrichen worden.

5. § 18 ist durch eine Vorschrift ergänzt worden, wonach jede Dienststelle, die das Eindringen von Regenwasser in das Innere eines undichten Wagens zuerst wahrnimmt, verpflichtet wird, an diesem Wagen Beklebezettel anzubringen mit der handschriftlichen Aufschrift „Wagen undicht“ unter Bezeichnung der schadhaften Stelle (Dach, Luftklappe, Türen, Seitenwand, Stirnwand). Hiedurch soll das Wiederbeladen undichter Wagen mit nässeempfindlichen Gütern, das häufig zu Schadenersatzforderungen geführt hat, tunlichst vermieden werden.

6. Die Anlagen I und VI zum VWÜ. sind durch Aufnahme neuer Bestimmungen über die technische Einheit, Fassung 1913, ergänzt worden. In die Anlage III (Verzeichnis der Mängel, die zur Zurückweisung der Wagen berechtigen), wurden bestimmte Merkmale für das Losesein der Radreifen aufgenommen, um dem Übergabebeamten die Prüfung beim Übergange der Wagen zu erleichtern und eine ungerechtfertigte Zurückweisung oder Umladung zu verhüten.

7. Zur Vermeidung wiederholter Fehlabfertigung von Kesselwagen ist in § 8 der Anlage VII eine ergänzende Bestimmung aufgenommen worden, wonach die Füllstationen von Kesselwagen verpflichtet sind, bei Fehlleitung leerer Kesselwagen die Absendestationen schriftlich auf diesen Umstand aufmerksam zu machen.

8. Um den Einstellern von Kesselwagen eine schnellere Verfügung über ihre nicht auf der Heimatstation befindlichen Wagen ohne Vermittlung dieser Station zu ermöglichen, ist § 10 der Anlage VII dahin ergänzt worden, daß die Heimatstation auf Anordnung ihrer vorgesetzten Verwaltung dem nicht in ihrem Bereich wohnenden Einsteller eine bestimmte Anzahl gestempelter und unterschriebener (Blanko)-Verfügungsscheine überlassen kann. Stamm und Abschnitt sind vom Einsteller in der richtigen Nummernfolge ordnungsmäßig und übereinstimmend auszufüllen; der Abschnitt ist

Digitized by Google

an die die Verfügung ausführende Station, der Stamm gleichzeitig an die Heimatstation zu senden. Ist die Nummernfolge nicht eingehalten oder ergeben sich Fehler oder Zweifel, so hat die Station für Aufklärung zu sorgen. Dieses vereinfachte Verfahren wird jedoch von der Abgabe einer schriftlichen Erklärung (Muster II) abhängig gemacht, wonach der Einsteller die Haftung für alle aus seiner Verfügung oder aus der Nichtbeachtung der Vorschriften entstehenden Schäden und von dritter Seite gestellten Ersatzansprüche übernimmt.

BUCHANZEIGEN.

Geländekunde und Kartenlesen. Von Prof. Dr. Grosse, Stuttgart. Franckhsche Verlagsbuchhandlung. Kartenlesen und Geländekenntnis sind unentbehrliche Grundlagen für jeden, der die Feldzüge verfolgen und verstehen will. Sie sind auch wertvolle Zweige der militärischen Vorbildung, zumal Kartenkenntnis und Geländebeobachtung den Genuß, den jede Wanderung gewährt, vertieft. Der in der Jungdeutschlandsbewegung bekannte Prof. Dr. Grosse hat auf Grund langjähriger Erfahrungen unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse des Heeres die beiden obengenannten Einführungen bearbeitet. Die leicht verständlichen Hefte kosten nur 25 Pf.

KLUBNACHRICHTEN.

Veränderungen im Stande der Klubmitglieder im I. Vierteljahr 1917.

Eingetreten sind als ordentliche Mitglieder die Herren:

Johann Balmosch, Oberstaatsbahnrat im Eisenbahnministerium,

Ferdinand Bruscha, Oberrevident im Ruhestand,

Ing. Isidor Schnurdreher, Inspektor der Südbahn,

Dr. Arnold Schubert, Bahnoberkommissär im T. A. B.,

Viktor Stadler, Oberinspektor der k. k. priv. kais. Ferdinand-Nordbahn.

Als außerordentliche Mitglieder:

Herr Karl Freund, Bureauchef der I. österr. Sparkasse,

Herr Dr. Robert Gerstmann, Chefmathematiker der Anker,

Herr Rudolf Gerstmann, Kaufmann,

Herr Bruno Granichstätten, Komponist,

Herr Edmund Kapper, Hauptkassier des Wiener Bankvereines,

Ihre Exzellenz Frau Melanie Edle v. Pražik,

Frau Ottilie von Siegl, Oberingenieurswitwe.

Gestorben sind die Herren ordentlichen Mitglieder:

Ferdinand v. Altvatter, k. k. Regierungsrat,

Leopold Guttmann, Oberrevident im Eisenbahnministerium,

August Ludwig Lohnstein, Präsident der Länderbank,

Eduard Lury, k. k. Oberbaurat,

Ferdinand Titze, k. k. Hofrat.

Stand mit Ende März 1917: 1 Ehrenmitglied, 1 lebenslängliches Mitglied, 598 ordentliche, 28 außerordentliche, 49 unterstützende, zusammen 678 Mitglieder.

Spende. Frau Baronin Alexandrine von Sochor spendete aus Anlaß des Namenstages ihres verewigten Gatten, des Herrn Dr. Eduard Freiherr v. Sochor, Generaldirektors der ehemaligen gal. Carl Ludwig-Bahn den Betrag von K 100.— für den Unterstützungsfonds für Witwen- und Waisen nach nicht pensionsberechtigten Eisenbahnbediensteten (Eisenbahn-Ballkomitee). — Der in unserem Klub erlegte Betrag wurde an den genannten Unterstützungsfonds abgeführt.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Nr. 2066—V—17, am 20. März 1917.

Eröffnung der Personenhaltestelle „Jetětitz-Haltestelle".

Die in der Strecke Iglau-Ražic in Km. 37·01 zwischen den Stationen Weselíčko-Branitz und Jetětitz gelegene Personenhaltestelle Jetětitz-Haltestelle gelangte mit 15. März 1917 für den Personen- und Gepäckverkehr zur Eröffnung.

Die Fahrkartenausgabe findet in der Haltestelle statt. Die Abfertigung des Gepäcks erfolgt im Nachzahlungswege.

Außerordentlich wohlschmeckend, ungemein kräftigend, appetitanregend, erzeugt raschest neues, gesundes Blut, eignet sich daher bestens nach großen Blutverlusten, also insbesondere für Verwundete.

Geschmackproben kostenlos von

J. Paul Liebe
Tetschen a. E.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme.

Am **20. März 1917** wurde im Frachtgutverkehr die Güteraufnahme **von und nach sämtlichen gesellschaftlichen Stationen der Donaustrecke Budapest bis einschließlich Belgrad,** ferner von und nach Ujpest eröffnet.

Mit dem genannten Tage ist daher der Frachtgutverkehr **zwischen den vorbezeichneten Stationen untereinander sowie zwischen diesen und den Stationen Wien (Praterkai, Nordbahnlände, Donaukaibahnhof), Pozsony, Gönyü, Győr und Budapest (auch Budapest-Batthyánytér) offen.**

Wien, am 16. März 1917.

Personenverkehr.

Die täglichen Postschiffahrten auf der Strecke Wien—Budapest werden diesjährig wie folgt eröffnet:

ab Budapest nach Wien . . . . am 30. März,

„ Wien nach Budapest . . . . „ 1. April.

Fahrpläne und Auskünfte sind bei der Direktion und den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 27. März 1917.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

□ Eigene Wintersportanlagen. □

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz, Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Molkerei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

Digitized by Google

„Quebracholit"-Wände „Quebracholit"-Decken

Das beste und billigste Baumaterial. Ersatz für teuere Bretterschalungen und schwere Stein- und Ziegelwände.

Prospekte und Auskünfte: **Jos. Umlauft & Co., Ges. m. b. H., Bodenbach.**

„FOX-ALL" Hochdruck-Dichtungsplatten

Alleinige Lieferanten

POPPER, FISCHL & Co., Wien

II/1. Lichtenauergasse 1.

Kitson-Licht Ges. m. b. H.

Lampen- und Metallwarenfabrik

Spezialerzeugung: **Petroleum - Starklicht-Lampen für Innen- und Außenbeleuchtung**

von 100 bis 1000 Kerzen

Fernsprecher 31268 **WIEN, VII., Kandlgasse Nr. 23** Prospekte kostenlos

BÖHLER-STAHL

Anerkannt erstklassiges Fabrikat von stets gleichmäßiger Güte für Werkzeuge und alle sonstigen Verwendungszwecke mit hoher Beanspruchung

Gebr. Böhler & Co.

Aktiengesellschaft

Wien, I. Elisabethstraße 12

Budapest, VI. Andrássy-út 41

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt

WIEN I. Volksgartenstraße 3

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Heiz- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Brikettswerken in Dzieditz (Österr. Schlesien).

Georg Zugmayer & Söhne

Fabrik: Waldegg, N.-Ö.

Komptoir: Wien, I., Bräunerstraße 10

liefern in bester Qualität: Kupferplatten für Feuerbüchsen (bis 3200 mal 10.000 mm). Siederohrstutzen und Kupferrohre ohne Naht. Kupfer-, Voll- und Lochstangen. Kupferdraht, rund und gekehlt. Kupferbleche in allen Dimensionen. Kupfernieten, Beilagscheiben, Aluminiumbleche u. m. A. Raffination von Alt- und Abfallkupfer auf Walz- und Guß-Raffinade-Kupfer.

LIMAN & PETZOLD

WIEN, XII., Pottendorferstraße 19

Fabrik für Bahnbedarf und Eisenbau

Mollner Holzwarenfabriken und Sägewerke

ROTHMAIER & HUTJA

Gesellschaft m. b. H.

Fabriken: **Molln, O.-Ö.** an der Steyrtalbahn — Bureaus: **Wien, IX/2.** Währinger Gürtel 88

Größte Spezialfabriken Österreich-Ungarns für

Werkzeugstiele und Werkzeughefte.

Fabrikation der patentierten

Tri-Angel-Schnitt-Hefte

für Feilen und Stemmeisen, erfordern kein Vorbohren und Einbrennen; ermöglichen absolutes, dauerndes Festhalten des Werkzeuges!

Ersparnis im Betriebe 75%.

Anerkannt und in steter Verwendung bei den meisten Bahnwerkstätten des In- und Auslandes und großindustriellen Betrieben.

Schaufel-, Krampen-, Hacken- u. Hammerstiele aus bester Rotbuche, Weißbuche u. Esche. **Hammerstiele aus Ia. bosnischem Dörndlholz** maschinell hergestellt, anerkannt vorzüglicher Qualität.

Sämtliche Holzbehelfe für Bahnbedarf zu den billigsten Preisen.

Anton Nowak & Sohn

Herren-Schneider

Spezialist für Damen- und Sportkostüme

Wien, I., Elisabethstraße 1 (Ecke Kärntnerstraße 44)

Fernsprecher Nr. 3353.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825 — **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: *a)* **Gebäude** samt deren Zubehör, *b)* **Mobilien** aller Art, *c)* **Bodenerzeugnisse** gegen Hagelschlag. 149

Reservefonds d. Anst.: K 9,940.670, Ges.-Versicherungssumme K 2.806,352.966. Anzahl der Mitglieder: 169.474.

Digitized by Google

G. WINIWARTER

Blech- und Bleiwaren-Fabrik

WIEN, I. GETREIDEMARKT 8

Fabrik in Gumpoldskirchen (Niederösterreich)
Niederlage: Budapest, VI., Vilmos császár ut. 31)

ERZEUGT UND LIEFERT BILLIGST:

Bleirohre, Bleibleche, Bleiapparate, Hartbleiarmaturen, Bleiguß jeder Art. K. k. priv. verzinkte Hilgersche Dachpfannen, System Flers, anerkannt bestes und leichtestes Eindeckungsmaterial, für alle Arten Dächer verwendbar. Bleiplomben, Bleisiphons, Bleidraht usw.

Zinnrohre, Zinnbleche, Zinndraht usw. Verzinkte, verbleite und verzinnte Eisenbleche. Verzinkte und verzinnte Eisendrähte. Zinkblech, Kupferblech Weißblech, Lotzinn, Lagermetall usw.

Spezialität: Verzinkte und schwarze Well- und Trägerwellbleche für Eindeckungen, freitragende Dächer, feuersichere Wände und Türen, Brücken-, Decken- und Stiegenkonstruktionen usw.

Alpenländische Drahtindustrie

F. Jergitsch' Söhne

WIEN

I. Friedrichstraße 4

neben Opern-Kino

Fernspr. 7480

FABRIKEN IN

WIEN, XI. Brambillagasse 11
GRAZ, Wienerstraße Nr. 186
KLAGENFURT.

•• Illustrierte Kataloge gratis. ••

Spezialfabrik für moderne

Schnelldrehbänke

Werkzeugmaschinenfabrik
Arno Plauert
Warnsdorf in Böhmen.

Allgemeine

Baumaschinen-Gesellschaft m. b. H.

Wien, VIII/2, Laudongasse 55 E
liefert sofort:

Beton- und Mörtelmischer

ö. P. — U. P. — D. R. P.

Beton- und Mörtelmischer.

Bauaufzüge für jede Last.

Benzin-Friktionswinden,
Zementsteinmaschinen.

K. k. priv. Erste Florids- dorfer Tonwaren-Fabrik

Lederer & Nessényi Akt.-Ges.

Floridsdorf u. Wien, I. Operngasse 14.

Offerieren in bester Qualität billigst:

Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort-, Kanal-, Luft-, Wein-, Säure-, Petroleumleitungen, Durchlässe usw. Schornsteinaufsätze und Deckplatten, Apparate und Gefäße für chemische und fabrikstechnische Zwecke, Rauchröhren für Lokomotiv-Heizhäuser, Rinnen aller Art.

Kanalsohlen-Auskleidungen, Klinker- und Mosaikplatten zur Pflasterung von Gängen, Küchen, Trottoirs, Höfen, Stallungen usw., Ausgüsse und Pissoirs, Schamotteziegel. Mörtel, Platten, Formsteine usw. Badewannen und Fliesen, glatt u. dessiniert.

Übernahme kompletter Rohr-Kanalisierungen und Pflasterungen.

Preiskurant, Dessinblätter und Voranschläge auf Wunsch gratis und franko.

Digitized by Google

A. Fross-Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge, Wien, XX/1.

□ Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge, □
Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.
Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen,
Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon"

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.
Zweigniederlassung: Prag, VII. Bubnaerstraße 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.
Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen,
Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.
Hand- und Zugschranken mit und ohne Vorläutesicherung.
◇◇ Patent-Weichensperren. ◇◇
Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Telephone: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

Gegründet 1842. Gegründet 1842.

:: Bis Ende 1915 über 5300 Lokomotiven geliefert. ::

Telegramm-Adresse: **Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt.**
Telephon-Nummer 6 Wiener-Neustadt.

Actien-Gesellschaft
der
Lokomotivfabrik
vormals
G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Abteilung für Lokomotivbau:

Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart, für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen.

Abteilung für Kesselbau:

Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate, sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe.

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:

Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art. Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall.

Vorzüglichste Ausführung. □ Prompteste Bedienung.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 9/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
□ **Turin 1911: 2 Große Preise** □

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbeneinlage. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Regulliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 □ **Wien X/1** □ **Telephon 8978**

Vertreter für Österreich-Ungarn:
FRIEDRICH JURANY
Wien, IV. Radeckgasse 3.
Telephon 6681.

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. **Minenzünder.**
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

ÖSTERREICHISCHE

Eisenbahn-Zeitung

Schriftleitung und Verwaltung:
Wien, I., Nibelungengasse Nr. 3
Fernsprecher Nr. 355
Postsparkassenkonto der Verwaltung: Nr. 6245
Postsparkassenkonto des Klub: Nr. 50.698
Beiträge werden nach dem vom Zeitungsausschuß festgesetzten Tarife honoriert
Manuskripte werden nicht zurückgestellt

ZEITSCHRIFT DES KLUB ÖSTERREICHISCHER EISENBAHN- UND SCHIFFAHRTS-BEAMTEN

Erscheint bis auf Weiteres am 1. u. 15. jeden Monats

Abonnement inkl. Postversendung
In Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10, halbjährig K 5
für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6
im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Waldheim, Eberle A.-G., Wien, VII., Seidengasse Nr. 3–9
Einzelne Nummern 40 Heller
Offene Reklamationen sind portofrei

Heft 8 · **Wien, den 15. April 1917** · **XL. Jahrgang**

SKODAWERKE A.-G.
IN PILSEN.

Stahlformguß jeglicher Form bis zu den größten Abmessungen und Gewichten in zweckentsprechender Qualität. Roh oder bearbeitet.

Spezialartikel: Dynamostahl von höchsterreichbarer, magnetischer Eigenschaft. Massenschwungräder bis zu 150 m Umfangsgeschwindigkeit. Schiffs-Steven und Ruder. Turbinenteile. Hunteräder und Radsätze für Bergwerke und Feldbahnen. Hartstahl von höchsterreichbarer Härte und Zähigkeit für Hartzerkleinerung und Zementfabrikation.

Schmiedestücke aus Siemens-Martin-, Nickel- und Spezialstahl bis zu den größten Abmessungen und Gewichten.

Spezialartikel: Hohlgeschmiedete Turbinenteile, Schiffswellen und Kurbelwellen usw.

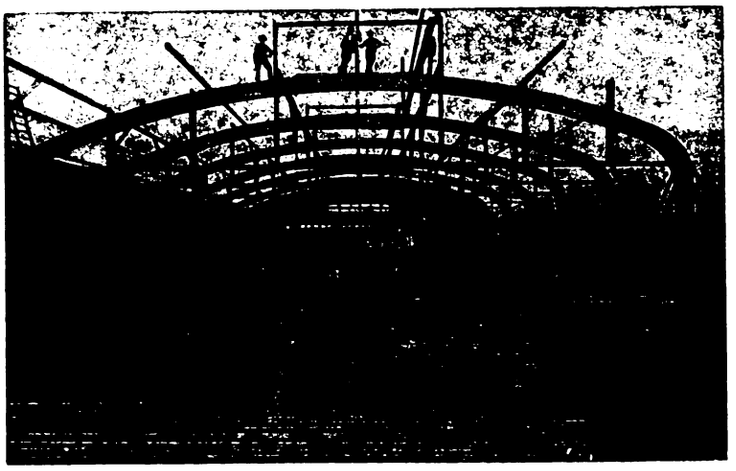
Eisenbahnmaterial: Radreifen, Achsen und Räderpaare für Lokomotiven und Waggons, Radsterne, Herzstücke.

Zahnräder und Kammwalzen mit gegossenen und gefrästen Zähnen. Einfache u. mehrfache Winkelzahnräder.

JULIUS PINTSCH
WIEN XI

Waggonbeleuchtung ◆◆◆◆◆ Waggonbeheizung
Metallfensterrahmen

Digitized by Google



Montagehalle für Eisenbahn- und Militärbedarf.

Hetzer's neue Holzbauweisen.

Ausführung freitragender Hallen- und Dachkonstruktionen jeder Spannweite und Form.

Projekte, Kostenanschläge und Ingenieurbesuch kostenlos.

Bauindustrie

Gesellschaft für Baubedarf u. Bauausführung.

Wien, I., Stock-im-Eisenplatz 3/4

Fernsprecher: 4871, 7187.

Die k. k. priv.

Trifailer Zementfabrik

Bureau:

Wien, I., Falkestraße Nr. 1

empfiehlt ihren ausgezeichneten Portland-Zement unter Garantie steter Gleichmäßigkeit und vollkommenster Verläßlichkeit. Dieser Portland-Zement eignet sich zu Bauten jeder Art, Betonierungen usw. und übertrifft weitaus die seitens des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines vorgeschriebenen Zug- und Druckfestigkeits-Normen.

Beste Atteste und Referenzen stehen zur Verfügung.

Basaltwerk Radebeule

Unternehmung für Betonbau und Straßenbefestigungen

o o o Gesellschaft m. b. H. o o o

:: WIEN, I/1, ::	LEITMERITZ, Böhm.
Hegelgasse Nr. 19	Dr. Fleischergasse 6
Fernsprecher Nr. 2150	Fernsprecher 56 und 60

Ausführung aller Arten von Straßen- und Gangbahnbefestigungen als Klein-, Mittel-, Groß- u. Mosaikpflaster in Granit und Basalt, fugenloses Basaltoidpflaster, Innenteerungen (Terosaltpflaster, ges. gesch.) o o o Oberflächenteerungen, Straßenwalzungen o o o

Erzeugung und Lieferung aller Gattungen Pflastersteine, als Würfel-, Reihen-, Mittel-, Klein- und Mosaiksteine aus Basalt und Granit. Randsteine und Werkstücke aus Granit. Schotter, Riesel und Sand aus Basalt und Granit für Straßen, Bahnen und Betonbauten, sowie o o o aller Arten von Kunststeinwaren o o o

Verleihung von Dampfstraßenwalzen
Übernahme von Straßenerhaltungen
u. a. m.

Eigene Basalt- und Granitsteinbrüche in Böhmen, Nieder- u. Oberösterreich u. Steiermark

Prämiert auf der Internationalen Hygiene-Ausstellung, Dresden 1911, mit dem Preise der Stadt Dresden und der goldenen Medaille der o o o Hygiene-Ausstellung o o o

---

Asbestfußböden »FEUERTROTZ«

ges. geschützt

bester, fugenloser Steinholzfußboden.
Über 1,000.000 m² in Gebrauch!

STAUBER & Co.

KORKSTEIN-

Gips- und Zement-

Wände, -Verkleidungen usw.

ANTON TUTSCH

Gesellschaft m. b. H.

WIEN, IX., Währingerstraße Nr. 61, WIEN

Mitglied des Zentralverbandes der Baugewerbetreibenden N.-Ö. Fernsprecher 20197.

Digitized by Google

Elektrische Maschinen

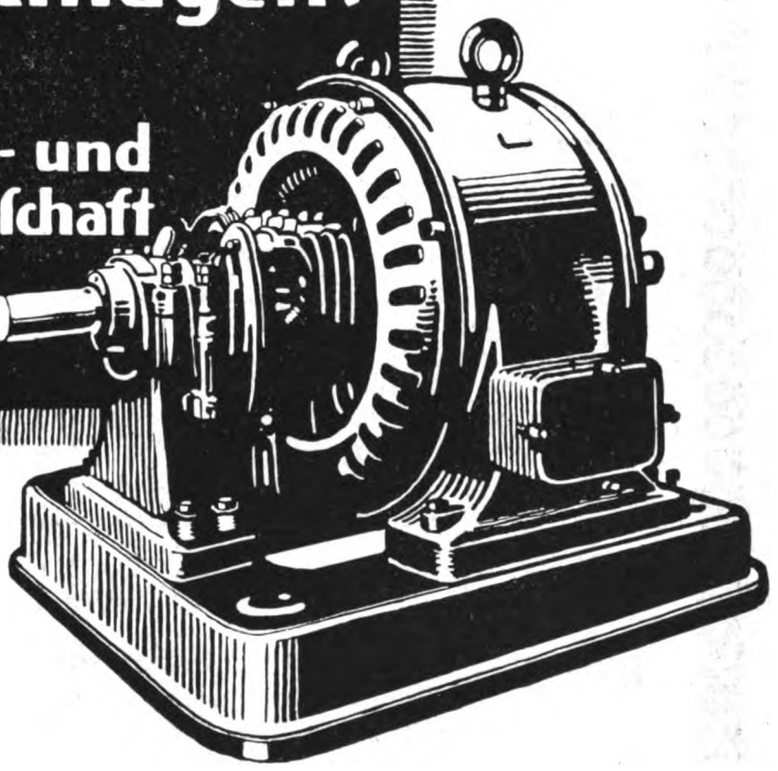
aller Art, Apparate u. komplette

elektrische Anlagen.

Elektrizitäts- und Maschinenbaugesellschaft

Müglitz

in Mähren.



Fabrikationsbereich:

Generatoren und Motoren für alle Stromarten und Spannungen ▫ Öl- und Lufttransformatoren ▫ Schaltanlagen ▫ Installationsmaterial ▫ Bau von Elektrizitätswerken jeder Größe und Stromart ▫ Beleuchtungsanlagen für Bahnhöfe und Bahnbauten ▫ Personen- und Lastenaufzüge.

Digitized by Google

Lokomotivfabrik KRAUSS & Comp.

Aktiengesellschaft

LINZ

liefert

Lokomotiven jeder Größe u. Bauart

für jeden Verwendungszweck.

G. WINIWARTER

Blech- und Bleiwaren-Fabrik

Fabrik: Gumpoldskirchen (Niederösterreich). **Wien, I., Getreidemarkt 8.** Niederlage: Budapest IV., Vilmos császár-út 31.

Erzeugt und liefert billigst:

Bleirohre, Bleibleche, Bleiapparate, Hartbleiarmaturen, Bleiguß jeder Art.

K. k. priv. verzinkte Hilgersche Dachpfannen, System Flers, anerkannt bestes und leichtestes Eindeckungsmaterial, für alle Arten von Dächern verwendbar.

Bleiplomben, Bleisiphons, Bleidraht usw.

Zinnrohre, Zinnbleche, Zinndraht usw.

Verzinkte, verbleite u. verzinnte Eisenbleche. Verzinkte u. verzinnte Eisendrähte. Zinkblech, Kupferblech, Weißblech, Lotzinn, Lagermetall usw.

Spezialität: Verzinkte und schwarze Well- und Trägerwellbleche für Eindeckungen, freitragende Dächer, feuersichere Wände und Türen, Brücken-, Decken- und Stiegenkonstruktionen usw.

Bahnguß, Schranken-, Sicherungsguß usw.

liefern raschest und modellgerecht

Eisenwerk Borek, E. Brandeis

Post Karez **Station Zbirow**

Digitized by Google

PITTEL & BRAUSEWETTER
BETON-UND-EISENBETONBAUUNTERNEHMUNG
WIEN IV/1 GUSSHAUSSTRASSE 16

GEGRÜNDET 1870 — GEGRÜNDET 1870

ZWEIGNIEDERLASSUNGEN: BIELITZ, BRÜNN, KARLSBAD, LEOBEN, MÄHRISCH-SCHÖNBERG, PRAG, SALZBURG, TESCHEN, TRIEST

IN UNGARN: PITTEL & BRAUSEWETTER, BETON-BRÜCKEN- u. TIEFBAU-AKTIENGESELLSCHAFT, BUDAPEST, V. CSÁKY-UTCZA 9, POZSONY, V. VIRÁGVÖLGYI-U. 13.

ED. AST & CO.

HOCHBAU
UND
TIEFBAU

WIEN, IX.
LIECHTENSTEINSTRASSE 41

Gegründet 1873

Bau-Unternehmung

N. RELLA & NEFFE

konz. Baumeister ↔ Ingenieur-Bureau

Filialen: Aussig, Karlsbad, Mähr.-Ostrau, Laibach, Lemberg, Triest

Zentrale: **WIEN IX.** Zimmermanngasse 12

Haus für Ungarn: Rella N. és unokaöcse épit. váll. R. T. BUDAPEST, IV., Vilmos Császár-ut 7.

Beton und Eisenbeton: Hoch- und Tiefbauten, Industrieanlagen, große Hallen, Brücken, Pfähle nach eigenen Systemen. Städtekanalisation, Wasserkraftanlagen, Talsperren

Allgemeine
Baumaschinen-Gesellschaft m. b. H.
Wien, VIII/2, Laudongasse 55 E
liefert sofort:
Beton- und Mörtelmischer
D. P. — U. P. — D. R. P.

Beton- und Mörtelmischer.

Bauaufzüge für jede Last.
Benzin-Friktionswinden, Zementsteinmaschinen.

K. k. priv. Erste Florids- dorfer Tonwaren-Fabrik
Lederer & Nessényi Akt.-Ges.
Floridsdorf u. Wien, I. Operngasse 14.

Offerieren in bester Qualität billigst:

Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort-, Kanal-, Luft-, Wein-, Säure-, Petroleumleitungen, Durchlässe usw. Schornsteinaufsätze und Deckplatten, Apparate und Gefäße für chemische und fabrikstechnische Zwecke, Rauchröhren für Lokomotiv-Heizhäuser, Rinnen aller Art.

Kanalsohlen-Auskleidungen, Klinker- und Mosaikplatten zur Pflasterung von Gängen, Küchen, Trottoirs, Höfen, Stallungen usw., Ausgüsse und Pissoirs, Schamotteziegel. Mörtel, Platten, Formsteine usw. Badewannen und Fliesen, glatt u. dessiniert.

Übernahme kompletter Rohr-Kanalisierungen und Pflasterungen.

Preiskurant, Dessinblätter und Voranschläge auf Wunsch gratis und franko.

Digitized by Google

MORITZ BARTELMUSS, BIELITZ.

Schrauben-, Nieten- und Muttern-Fabrik.

700 Arbeiter. Lieferant der k. k. Staatsbahnen und des k. u. k. Heeres. 700 Arbeiter.

Abteilung

I. Rohe Schrauben aller Art, besonders für Eisenbahnen.
II. Draht und Drahtwaren.
III. Werkzeuge: Kaliber aller Art.
IV. Blankfabrikation: Munition, Schrauben und Fassonteile.
V. Gesenkschmiede: Achsen, Zugschlösser, Schlüssel usw.
VI. Blechwaren: Baubeschläge, Bänder und Schlösser.
VII. Holzwaren: Schubkarren und Bauartikel.
VIII. Webutensilien: Stahldrahtlitzen, Webblätter, Handwebstühle usw.

Alpenländische Drahtindustrie

Ferd. Jergitsch' Söhne

Fabriken in

WIEN, XI. Brambillag. 11

GRAZ, Wienerstraße 186

KLAGENFURT, Kardinalsring

WIEN, I.

Friedrichstraße 4

(neben Opern-Kino)

FERNSPRECHER NR. 7480

Illustr. Kataloge gratis

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 ¤ **Wien X/1** ¤ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

SCHIESSL & Co.,

WIEN, VI.,

GUMPENDORFERSTRASSE 15

ooo

Werkzeuge und Meßinstrumente
für Eisenbahn-Werkstätten
Bahnerhaltung und Bahnbau.

Digitized by Google

BÖHLER-STAHL

Anerkannt erstklassiges Fabrikat von stets gleichmäßiger Güte für Werkzeuge u. alle sonstigen Verwendungszwecke mit hoher Beanspruchung

GEBR. BÖHLER & Co., AKTIENGESELLSCHAFT

Wien, I. Elisabethstraße Nr. 12 | Budapest, VI. Andrássy-út 41

Spezialfabrik für moderne

Schnelldrehbänke

Werkzeugmaschinenfabrik
Arno Plauert
Warnsdorf in Böhmen.

Digitized by Google

Bosnisch-Hercegovinische Bau-Aktien-Gesellschaft Sarajevo

Aktienkapital K 500.000
Erhöhbar bis K 2,000.000

(Baudirektoren: **Josef v. Vancaš**, kg. Oberbaurat, und **Rudolf Tönnies**, behördlich autorisierter Zivil-Architekt)

übernimmt die

Projektierung und Ausführung aller in Hochbau, Straßen-, Eisenbahn- und Wasserbau einschlägigen Arbeiten, die Herstellung von Elektrizitätswerken, die Gewinnung und den Vertrieb von Baumaterialien, die Verwertung von Liegenschaften, Baulichkeiten sowie dinglichen Rechten.

Eigene Ringofenziegelei mit Maschinenbetrieb mit einer Jahresproduktion von vier Millionen Mauer-, Dach- und Pflasterziegeln.

OESTERREICHISCHE BAUGESELLSCHAFT

für

VERKEHRS- U. KRAFTANLAGEN

vormals

ALB. BUSS & CIE.

WIEN

VIII. ALSERSTRASSE NR. 35

TELEGRAMM-ADRESSE: TIEFBAU WIEN.

FERNSPRECHER NR. 37502

Ausführung von Wasserkraftanlagen, Elektrizitätswerken, Fernleitungen bis zur vollständigen Inbetriebsetzung nach eigenen Plänen. Pneumatische Fundationen von Brücken und Wehren, Trocken- und Naßbaggerungen. Beton- und Betoneisenkonstruktionen. Industrie- und Feldbahnen. Tiefbauten in den schwierigsten Verhältnissen. Ausführung von Eisenkonstruktionen aller Art, namentlich große Schützenbrücken, Maste usw. in eigenen Werkstätten. Begutachtung und Projektierung von Ingenieurarbeiten.

DOB

Dobrzaner Kaolin- u. Schamottewerke A.-G.

Direktion Pilsen.

Schamottesteine jeder Form u. Größe in zweckentsprechenden Qualitäten für Hochöfen, Stahlöfen, Koksöfen, Kupolöfen, Schweißöfen, Zement-Glasöfen usw.
Spezialqualität: Dob Drei Stern.

Dinassteine Spezialmarke **SIEMAR.**

Fußbodenplatten
größter Härte **DOB GRANIT.**

Glasierte Wandplatten
in jeder Farbe.

Quarzsande sortiert in jeder Körnung für Sandstrahlgebläse, Herdsand, Sande für Glasindustrie, Eisenbahnbedarf.

Kaolin feinst geschlemmt, naturweiß für Papierfabrikation, chemische Industrie usw.

Posnansky & Strelitz

Zentrale:

WIEN I.

Nibelungengasse Nr. 8.

Fabriken: WIEN XXI., Witkowitz in Mähren, Budapest-Erzsébetfalva.

„Permanit"

bestes Bedachungsmaterial, teerfrei, geruchlos, säurebeständig, Asphalt = Dachpappe, schwarz und rot, Isolierplatten mit Bleieinlage, Asphaltierungen, Eindeckungen mit Dachpappe und Holzzement, Korksteinplatten „Gloria" für Dachisolierungen.

Digitized by Google

Oesterreichische Ganz'sche Elektrizitäts-Gesellschaft

m. b. H.

WIEN, IX., Ferstelgasse Nr. 6.

Fernsprecher 14464 und 12485.

Zweigniederlassung: **Klagenfurt.**

Ingenieur-Büros:

Lemberg, Krakau, Teplitz, Warnsdorf.

Metallit-Autogen-schweißmaterialien

erstklassige Qualität, eingeführt bei Heereslieferanten, Großindustriellen, Armee-Werkstätten und Staatsbetrieben.

Spezial-Fabrikate:

METALLIT-Autogenschweißpulverfürallemetalle,
METALLIT-Härtepulver für Stahl und Eisen,
METALLIT-GraugußschweißstäbeMETALLIT-SpezialschweißdrähteProspekte und Offerte kostenlos.

METALLIT-WERKE
HUBERT HASELBERGER
SPITAL a m PYHRN 60, Ober-Österreich.

SIEMENS & HALSKE

AKTIENGESELLSCHAFT

WIEN, III/1, Apostelgasse 12.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen.

Fernsprechapparate und -Einrichtungen, **Telegraphenanlagen, drahtlose Telegraphie, elektr. Ferndrucker, Signalapparate** für Gruben, Bahnen und Schiffe, **Haussignalanlagen** für Hotels und Geschäftshäuser, **elektr. Uhren, Feuermelde-, Wächterkontroll-** und **Alarmanlagen,** Minenzünder, Blitzableiter, Elemente, **Wasserstandsfernmelde-** u. Registrier-Apparate, **Siemens-Patent-Wassermesser, Kabel, Leitungen** u. **Installationsmaterial** für Schwachstrom, **Esha-Automobil-Zubehör, elektr. Meßinstrumente** für Schalttafeln, Laboratorium und Montage, **Meßwandler, Registrierapparate** für Starkstrom, **elektr. Temperatur-Meßgeräte, Ozonapparate** zur Luft- und Wassersterilisation, **Röntgen-** und **elektro-medizinische Apparate.**

Prospekte, Preislisten und Spezialofferte stehen Interessenten auf Wunsch kostenlos zu Diensten.

LEOPOLDER & SOHN

LEIPZIG-SCHLEUSSIG
SEUMESTRASSE Nr. 26
:: FERNSPRECHER Nr. 5899 ::

FABRIK FÜR TELEGRAPHEN, TELEPHONE UND WASSERMESSER

WIEN
III/1, ERDBERGSTRASSE Nr. 52
FERNSPRECHER Nr. 3005

Digitized by Google

Erste
Eisenbahnwagen-Leihanstalt

Wien, I., Schottenring 28.

oo Telegramm-Adresse: „Waggonleih". oo

Werkstätte und Depotplätze:
Deutsch-Wagram.

Vermietung von normalspurigen Eisenbahn-Güterwagen, Kastenwagen mit großem Laderaum, Kühlwagen, Zisternenwagen, Weintransportwagen. Verkauf von Güterwagen, auch gegen Annuitäten. (Amortisationsmiete.) Reparatur von Eisenbahnwagen und Straßenfuhrwerken usw.

Fernsprecher 21-8-24.

Österreichische
Eisenbahn-Verkehrsanstalt

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Spezialwagen für Weintransporte, Zisternenwagen usw., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum

WIEN
I., Volksgartenstraße Nr. 3

Liman & Petzold

Fabrik für Bahnbedarf

Wien, XII.

Pottendorferstraße 19

Gummi- fabriken
Schnek & Kohnberger

Zentrale:
WIEN, I., Biberstraße 14
Gegründet im Jahre 1865

Fabriken:
:: ODRAU (Schlesien) ::
KREUZBERG (Böhmen)
JOSEFSTHAL b. Bensen

Gummischläuche jeder Art, technische Gummiwaren, Dichtungsplatten, Isolierband usw. usw.

Digitized by Google

Roessemann & Kühnemann

WIEN, IX., Porzellangasse 45.

Berlin. Budapest. Prag. Lemberg. Agram.

Fabrik für

Feld- und Rollbahnen, Hängebahnen, Elektrohängebahnen, Drahtseilbahnen, Waggonfabrik.

Lokomotiven jeder Art.

Bau von Schleppbahnen, Bremsbergen, Kühlanlagen nach bewährtem System, Betonmischmaschinen, feuersichere Türen nach Patent „Kücken".

JULIUS WEISS

Graben 29a, „Trattnerhof" | **WIEN** | Fernsprecher Nr. 15156

Oberbaugeräte

für Normal- und Schmalspurbahnen.

Draisinen.

Schwellen- und Schienenbohrmaschinen, Schienenkaltsägen, Schienentragzangen, Schienennagelzangen, Schienenrücker. — Eisenbahnfahrräder, Draisinen, Motordraisinen.

Digitized by Google

Telegramm-Adresse: Friedco.

Klingelleitungs- u. Telephon-Drähte

mit Eisen- und Zinkleiter,

Textilloser Wachsdraht D. R. G. M.

mit Eisenleiter, 0·9 mm, mit Zinkleiter, 0·9 mm,

Guttapercha-Ersatzdraht D. R. G. M.

mit emailliertem Zinkleiter, 0·9 mm, mit emailliertem Zinkleiter, verseilt, 2 × 0·9 mm.

Größte Quanten sofort ab Lager lieferbar. Man verlange Preisliste.

Friedenfeld, Krumm & Co. Frankfurt a. Main, Taunusstraße 19.

Fernsprecher: Hansa 8476.

Actien-Gesellschaft der Emaillir- werke und Metallwaarenfabriken

A·U·S·T·R·I·A

Zentralbureau:

Wien, IX/1, Liechtensteinstraße Nr. 22.

Fabriken:

Brünn (Mähren). **Knittelfeld** (Steiermark). **Brüx** (Böhmen).

Modernste Einrichtungen. o o o Arbeiteranzahl 4300.

o o o Fernsprecher: Wien 13.639—20.228. o o o

Neu errichtet:

Ständige Auskunftsstelle für alle Fragen der Kehrichtbeseitigung.

Kitson-Licht Ges. m. b. H.

Lampen- und Metallwarenfabrik

Spezialerzeugung: **Petroleum - Starklicht-Lampen für Innen- und Außenbeleuchtung**

von 100 bis 1000 Kerzen

Fernsprecher 31268 **WIEN, VII., Kandlgasse Nr. 23** Prospekte kostenlos

UNION-BANK.

Die **47. ordentliche Generalversammlung** der Aktionäre der Union-Bank findet am **20. April 1917, um 11 Uhr vormittags,** I. Renngasse Nr. 1, statt. Auf der Tagesordnung stehen die üblichen Verhandlungsgegenstände. Die Aktien sind bis **spätestens 12. April d. J.** zu deponieren, und zwar: in **Wien** bei der Liquidatur der Union-Bank oder bei den anderweitig bekanntgegebenen Stellen.

Wien, 31. März 1917. **UNION-BANK.**

Ignaz Brandstetter

Dampfsägewerke u. Holzgeschäft

Waidhofen a. Ybbs, Bahnhof.

Fernsprecher Nr. 49.

Telegramme: Brandstetter Waidhofenibbs

liefert alle Sorten Bretter, Pfosten, Bauholz nach Liste, Schwellen, Extra- und Brückenhölzer, Leitungsmaste, Rundholz, ferner gehobelte Bretter aller Art, Kistenteile, rauh und gehobelt, Postkistchen, Kistenbretter für alle Zwecke.

Digitized by Google

AUTOGEN-GASAKKUMULATOR KRÜKL & HANSMANN
GESELLSCHAFT M. B. H.
WIEN, VI., MOLLARDGASSE 85a, AB MAI 1917
VI., DREIHUFEISENGASSE Nr. 3

DISSOUSGAS- UND SAUERSTOFF-WERKE

Spezialfabrik für autogene Schweiß- und Schneideanlagen

Spezialkonstruktionen für Eisenbahnzwecke:

Radreifen-Ab- und Aufziehfeuer, Stationsbeleuchtungsanlagen,
Schneideapparate u. Dissousgasfackeln für Rettungswagen usw.
Dissousgas für Signal-, Waggon- und Lokomotivbeleuchtung

Anlagen zur Erzeugung von flüssigem Sauerstoff für Sprengzwecke.

Für Ungarn: Ungarische Autogen-Gasakkumulator A.-G. vorm. Ungarische Dissous-
:-: :-: gas A.-G., Budapest, IV., Koronaherceg-utca 5 :-: :-:

Chaudoir Metallwerke A.-G.

Wien und Bodenbach a. d. E.

Nahtlose Kupfer- und Messingrohre in allen Dimensionen, Kupferplatten und Stangen für Lokomotiven, Kupferbleche, Scheiben und Böden, Kupfer- und Bronzedrähte für elektrische und Telephonleitungen, Messingbleche, Drähte, Stangen und Fassonstücke, Munitions-Bestandteile.

Digitized by Google

AUSTRO DAIMLER

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 8. Wien, den 15. April 1917. XL. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — **für das Deutsche Reich:** Ganzjährig M 12, halbjährig M 6; — **im übrigen Auslande:** Ganzjährig F 20, halbjährig F 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Sektionschef Dr. Ing. e. h. Karl Gölsdorf und der neuzeitliche österreichische Lokomotivbau. Von Dr. techn. R. Sanzin. — Der Krieg und die österreichischen Privatlokalbahnen. Von Ing. F. Haller, Neutitschein. — Die großen Verkehrsaufgaben Berlins und ihre Durchführung während des Krieges. — Technische Rundschau: Lokomotivförderkrane. — Verwendung von Steinkohlengas zur Beleuchtung der Züge. — Schiffahrt: Donau-Oder-Elbe-Kanal. — Kanal Linz — Budweis. — Kanalisierung des Mains. — Der Ausbau der Oder. — Deutsche Wasserstraßenpolitik. — Die größten Kanäle. — Verschiedenes: Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. — Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten. — Einführung der Sommerzeit für das Jahr 1917. — Gebührenerhebung für Anweisungen des Empfängers in Deutschland. — Torffeuerung für Lokomotiven in Schweden. — Buchanzeigen: Niederösterreichischer Amtskalender 1917. — 50 Jahre Compass. — Jahrbuch der Technischen Zeitschriften-Literatur (Technischer Index). — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Anzeigen.

Dienstag, den 17 April, 1/2 7 Uhr abends, Vortrag des Herrn k. k. Regierungsrates Leopold Ritter von Stockert über „Eisenbahn- und Kraftwagen" mit Lichtbildern. Anschließend hieran wechselseitige Aussprache. Eingeführte Gäste willkommen.

* * *

Mittwoch, den 18. April, 1/2 8 Uhr abends, außerordentlicher Vortrag des Herrn Dr. Max Josef Metzger, Hauptleiter der Kreuzbündnisszentrale in Graz über „Alkohol und Verkehrswesen" mit Lichtbildern. Nur für Klubmitglieder und von diesen persönlich eingeführte Gäste.

* * *

Dienstag, den 8. Mai, um 6 Uhr abends

Wählerversammlung.

Beschlußfassung über die der Hauptversammlung am 15. Mai 1917 vorzuschlagenden Herren für die Wahl eines Vizepräsidenten, eines Schriftführers und von fünf Mitgliedern des Ausschußrates, ferner der Rechnungsprüfer und deren Stellvertreter.

* * *

Dienstag, den 15. Mai 1917, vor Beginn der 40. ordentlichen Hauptversammlung findet die Verteilung der Diplome und silbernen Ehrenzeichen an jene Klubmitglieder statt, die dem Klub seit 25 Jahren ununterbrochen angehören.

Es sind dies die Herren:

Ing. Anton Adelberg, Staatsbahnrat, Gustav Bernklau, Oberinspektor der k. k. österr. Staatsbahnen i. R., Siegfried Burger, Oberinspektor der k. k. österr. Staatsbahnen, Wilhelm Drahtschmidt Edler von Bruckheim, k. k. Hofrat, Dr. Friedrich Feldscharek, Staatsbahnrat, Georg Wittmann, Oberrevident der k. k. österr. Staatsbahnen, Dr. Alfred Wolf-Eppinger, Oberstaatsbahnrat.

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Einladung.

Der Ausschußrat beehrt sich hiemit, zu der am

Dienstag, den 15. Mai 1917, 6 Uhr abends

im

Versammlungssaale des Klub, I. Nibelungengasse 3

stattfindenden

XL. ordentl. Hauptversammlung

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten

einzuladen.

Tagesordnung:

1. Bericht des Ausschußrates über das Klubjahr 1916.
2. Bericht der Rechnungsprüfer.
3. Wahl eines Vizepräsidenten, eines Schriftführers und von fünf Mitgliedern des Ausschußrates, ferner der Rechnungsprüfer und deren Stellvertreter.
4. Beschlußfassung über etwa angemeldete Anträge.

Es wird ersucht, dieser Versammlung beizuwohnen und etwa beabsichtigte Anträge (Punkt 4 der Tagesordnung) bis längstens 7. Mai dem Präsidium bekanntgeben zu wollen.

Der Ausschußrat
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Zur Beachtung! Sollte die einberufene Hauptversammlung mangels der satzungsmäßig erforderlichen Anzahl von Mitgliedern (mindestens ein Zehntel der Gesamtzahl der Klubmitglieder) nicht abgehalten werden können, findet um 6 1/2 Uhr (also eine halbe Stunde später) eine außerordentliche Hauptversammlung statt, die ohne Rücksicht auf die Zahl der Anwesenden beschlußfähig ist.

Digitized by Google

Sektionschef Dr. Ing. e. h. Karl Gölsdorf und der neuzeitliche österreichische Lokomotivbau.

Von Dr. techn. **R. Sanzin.**

(Mit 5 Abbildungen.)

Am 18. März 1916 verschied am Semmering Dr. Ing. e. h. Karl Gölsdorf, Sektionschef im österreichischen Eisenbahnministerium, im Alter von 54 Jahren. Mit ihm ist ein hervorragender österreichischer Ingenieur von Weltruf dahingegangen, der auf dem Gebiet des Lokomotivbaues Bedeutendes geleistet hat.

Gölsdorf wurde am 8. Juni 1861 in Wien geboren. Er war der älteste Sohn des späteren Maschinen-Direktors der Südbahn Louis Adolf Gölsdorf. Schon in früher Jugend war bei ihm die Vorliebe für die Technik und insbesondere für den Lokomotivbau so ausgesprochen, daß ein Zweifel über die Berufswahl wohl nie bestanden haben dürfte.

Gölsdorf besuchte die Oberrealschule auf der Wieden. Schon als Mittelschüler war er ein hervorragender Rechner und Zeichner. Noch als Oberrealschüler unterstützt Karl Gölsdorf im Jahre 1879 seinen Vater beim Entwurf einer Sekundärzug-Tenderlokomotive mit Gepäckraum. Es ist dies die heutige Lokomotive Reihe 4 der Südbahn, die in den damals wirtschaftlich wenig günstigen Zeiten als sparsame Personenzuglokomotive für Hauptbahnen Aufsehen erregte.

Karl Gölsdorf hatte allerdings durch seinen Vater, der selbst auf dem Gebiete des Lokomotivbaues ein angesehener Fachmann war, früh reiche Anregung erhalten. Die eigenartige, lebendige Darstellungsweise des Vaters, der um diese Zeit selbst mit zahlreichen schwierigen Fragen im Lokomotivbau beschäftigt war, mag wohl so nachhaltig auf den heranwachsenden Sohn eingewirkt haben, daß dieser bald voll und ganz Mitarbeiter des Vaters wurde.

Gölsdorf besuchte 1880 bis 1884 die Fachabteilung für Maschinenbau an der Technischen Hochschule in Wien. Da sein technisches Wissen um diese Zeit schon ungewöhnlich vorgeschritten war, so wagt er sich bereits an schwierigere Aufgaben heran. Seine konstruktiven Arbeiten an der Hochschule finden die volle Bewunderung des Altmeisters im Maschinenbau, Professor Radingers. Ohne Zweifel hatte auch Radingers geniale Schule auf Gölsdorf fördernd eingewirkt, denn die freie, zwanglose Formgebung im Maschinenbau und die rasch hingeworfenen, maßstabrichtigen Freihandskizzen, die Gölsdorf so meisterhaft beherrschte, erinnern sehr an Radinger.

Früh schon findet sich bei Gölsdorf eine unendliche Liebe zum Fache. Mit Gründlichkeit und Ausdauer werden alle Fragen behandelt, die irgendwie mit dem Lokomotivbau zusammenhängen.

Im Jahre 1881, also im Alter von 20 Jahren und im zweiten Jahrgang der Technischen Hochschule, arbeitet Gölsdorf mit seinem Vater an Entwürfen für einen Umbau der Personenzuglokomotive Reihe 19 der Südbahn. Im Nachlasse Gölsdorfs findet sich da eine überaus bemerkenswerte Skizze für eine Verstärkung dieser älteren 2-B-Lokomotive durch Anfügung einer rückwärtigen Laufachse in eine 2-B-1-Lokomotive*). Diese Bauform wurde zwar nicht ausgeführt, sondern diese Lokomotivbauart in anderer Weise verstärkt, es ist jedoch für die Geschichte des Lokomotivbaues wertvoll, daß die erst im Jahre 1895 wirklich ausgeführte Lokomotivbauart, die in Amerika die Bezeichnung „Atlantic"-Bauform erhielt, von Gölsdorf schon im Jahre 1881 erörtert wurde. Nach der eigenen Angabe Gölsdorfs rührt die Berechnung zu diesem Entwurf von seinem Vater her, während er selbst die Skizze entworfen hat.

Als Hörer der Hochschule arbeitete ferner Gölsdorf in den Jahren 1882 und 1883 emsig an den Entwürfen der B-Tenderlokomotive Reihe 3a der Südbahn mit, die zunächst auf der Strecke Liesing—Kaltenleutgeben in Verwendung kam. Auch für andere Bauarten wurden Entwürfe angefertigt, Verbesserungen durchgeführt, Berechnungen angestellt. Viele Arbeiten aus dieser Zeit enthalten Bemerkungen und Ziffern von Vater und Sohn.

Wie regen Anteil Gölsdorf schon in wichtigen Fragen im Lokomotivbau nahm, beweist ein Blatt aus dem Vorlesungsheft über Theoretische Maschinenlehre. Mitten unter der Schwungradberechnung befindet sich da eine flüchtige Federskizze einer 2C-Gebirgsschnellzuglokomotive, die der sinnende Student während der Vorlesung so nebenbei entstehen ließ. Auf der Seite vorher findet sich das Datum 27. Juni 1883. Um diese Zeit waren 2C-Lokomotiven in Europa nahezu unbekannt. Die erste 2C-Lokomotive wurde erst ein Jahr später von den Oberitalienischen Eisenbahnen ausgeführt und erst 13 Jahre später kommt sie in Österreich zur Einführung.

Nach Vollendung der Hochschule und Ablegung beider Staatsprüfungen war Gölsdorf 1884 bis 1891 in der Maschinenfabrik der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien tätig. Er machte der Reihe nach die wichtigsten Dienststellen durch und hatte namentlich im Konstruktionsbureau Gelegenheit, seine Kenntnisse zu verwerten.

In diese Zeit fällt der Entwurf einer Gebirgslokomotive mit 5 gekuppelten Achsen, der für eine Eisenbahn mit geringem Achsdruck bestimmt war. Dieser Entwurf vom Jahre 1887 kommt nicht zur Ausführung. Er ist jedoch insofern bemerkenswert, als es Gölsdorf im Jahre 1900 gelang, die bis dahin oft versuchte fünffache Kupplung erfolgreich durchzuführen. In seiner freien Zeit arbeitet Gölsdorf jedoch noch immer mit seinem Vater zusammen an Entwürfen für die Südbahn. So verfaßt er Zeichnungen für den Umbau der Lokomotive Reihe 28 und im Jahre 1889 für den Bau der Lokomotive Reihe 1 der Strecke Mödling—Laxenburg.

Am 1. November 1891 trat Gölsdorf als Ingenieuradjunkt in die Generaldirektion der k. k. österreichischen Staatsbahnen ein. Hier fand er ein reiches Arbeitsfeld.

*) Die Achsfolge wird durch Ziffern und Buchstaben bezeichnet. Der Buchstabe drückt die Zahl der gekuppelten Achsen aus, so daß *A* eine angetriebene Achse, *B* zwei gekuppelte Achsen usw. bedeutet. Die Zahl der Laufachsen vor den gekuppelten ist durch die Ziffer links, die Zahl der Laufachsen hinter den gekuppelten Achsen durch die Ziffer rechts bezeichnet.

Digitized by Google

Die aufstrebenden Staatsbahnen, die einen ganz unzulänglichen Lokomotivpark besaßen, bedurften starker Hauptbahnlokomotiven*). Vor allem fehlte es an kräftigen Schnellzug- und Gebirgslokomotiven, die auf den Hauptstrecken mit wenig günstigen Neigungs- und Richtungsverhältnissen den wachsenden Verkehr zu bewältigen vermochten. Abgesehen von einer C-Güterzuglokomotive Reihe 59, die als erste Verbundlokomotive der k. k. Staatsbahnen hauptsächlich der älteren Lokomotivreihe 56 nachgebildet ist, kommt zunächst im Jahre 1894 als vollständig neue Schöpfung Gölsdorfs eine vollwertige und kräftige Schnellzuglokomotive zur Ausführung, die als Lokomotive Reihe 6 überall großes Aufsehen erregte. Die ersten Vorstudien für eine 2-B-Schnellzuglokomotive begannen schon im Jahre 1892. Endlich besaß man eine wirkliche Schnellzuglokomotive, die selbst auf dem damaligen Oberbau eine Geschwindigkeit von 90 *km*/Std. einhalten konnte und deren Leistungen von 800 bis 900 *PS* hiebei noch Zuglasten von rund 250 *t* auf wagrechter Strecke ermöglichten. Aber auch auf den langanhaltenden Steigungen von 10‰, die auf den Hauptstrecken leider nur zu reichlich vorhanden sind, konnten noch Belastungen von 230 *t* mit 40 *km*/Std. erzielt werden. Das war gegen die bescheidenen Leistungen der Lokomotive Reihe 4, die auf wagrechter Strecke mit 180 *t* Belastung höchstens 80 *km*/Std. ermöglichte, ein gewaltiger Erfolg.

Von der günstigen Leistung der neuen Lokomotivbauart machte man zunächst Gebrauch, um eine zeitgemäße Schnellzugverbindung zwischen Wien und Karlsbad herzustellen. Noch im Herbst 1894 wurden auf der Strecke Wien—Eger Versuchsfahrten mit der Lokomotive Nr. 601 veranstaltet. Bei einer Zugbelastung von 130 *t* wurde die Strecke Wien—Budweis, 213·1 *km*, in 3 Stunden 2·3 Minuten oder mit 70·3 *km*/Std. zurückgelegt. Die Rückfahrt erfolgte in 2 Stunden 50·7 Minuten, oder mit 74·9 *km*/Std. mittlerer Fahrgeschwindigkeit, ausschließlich der Aufenthalte. Da damals auf den Hauptstrecken noch keine Vorsignale, Ein- und Ausfahrtsignale, versicherte Weichen und Blockeinrichtungen bestanden, durften die Stationen mit nur 40 bis 50 *km*/Std.-Geschwindigkeit befahren werden. Um diese Zeitverluste auszugleichen, wurde zwischen den Stationen mit sehr hohen Fahrgeschwindigkeiten, bis 108 *km*/Std., gefahren. Der daraufhin eingeführte Luxuszug Wien—Karlsbad erhielt natürlich entsprechend längere Fahrzeiten; die durchgeführten Probefahrten aber bilden den ersten Anfang für einen wirklichen Schnellzugbetrieb auf den österreichischen Staatsbahnen und waren daher ein Ereignis von seltener Bedeutung.

Bei diesen Versuchen wurde auch das Befahren von Geleisebögen mit hoher Fahrgeschwindigkeit eingehend studiert. Während bis dahin eine verhältnismäßige Scheu bestand, Geleisebögen mit großen Geschwindigkeiten zu durchfahren, ließ sich bei den Probefahrten feststellen, daß mit geeigneten Lokomotiven und vierachsigen Wagen in den Geleisebögen wider Erwarten hohe Fahrgeschwindigkeiten ohne Schwierigkeiten erreichbar waren. So wurden Geleisebögen von 475 *m* Halbmesser mit 96 bis 97 und Geleisebögen von 380 *m* mit 92 bis 95 *km*/Std. durchfahren.

Im Jahre 1895 folgt die Ausführung der Lokomotive Reihe 30 für die Wiener Stadtbahn. Hier gab es eine große Zahl von Vorstudien. Ursprünglich war das Betriebsprogramm in engeren Grenzen gehalten gewesen. Man hätte mit 2 gekuppelten Achsen das Auslangen gefunden. Schließlich wurden aber bei der Bauausführung die Steigungen größer als erwartet, es mußte mit einem 10-Wagen-Zug gerechnet werden und endlich wurden in bezug auf das Befahren ziemlich schwierige Bedingungen gestellt. So entstand eine sehr kräftige, fünfachsige Tenderlokomotive mit 3 gekuppelten Achsen. Es ist nur zu bedauern, daß die große Leistungsfähigkeit dieser Lokomotive weder in bezug auf die Zuglast noch in bezug auf den interurbanen Schnellbetrieb, zu dem sie sehr gut befähigt wäre, ausgenutzt wurde. Im übrigen ist jedoch die Lokomotive Reihe 30 eine ungemein verwendbare und kräftige Tenderlokomotive, die überall beliebt ist.

Im gleichen Jahr entstand auch noch die 1-C-Güterzuglokomotive Reihe 60, die hinsichtlich des Triebwerkes mit der Lokomotive Reihe 30 gleich gebaut ist. Bis dahin besorgten auf den ebenen Strecken den Güterzugdienst ausschließlich Lokomotiven mit 3 gekuppelten Achsen ohne Laufachsen. Hauptsächlich für den Gütereilzugdienst waren kräftige Lokomotiven notwendig, die bei einer gesteigerten Leistung auch Fahrgeschwindigkeiten bis 60 *km*/St. zulassen. Die Lokomotive Reihe 60 hat sich sehr bald als hauptsächliche Güterzuglokomotive eingebürgert. Sie kann aber auch auf Gebirgsstrecken für leichtere Personenzüge gut aushelfen und wird vielfach auch auf ebenen Strecken für schweren Personenzugdienst herangezogen.

Auf der eingeleisigen Arlbergbahn mit Steigungen von 26·4‰ auf der Ost- und 31·4‰ auf der Westrampe steigerte sich Mitte der Neunzigerjahre der Personenverkehr namentlich in den Sommermonaten. Auf den starken Steigungen war mit den vorhandenen Mitteln nicht mehr das Auslangen zu finden. Gölsdorf schuf eigens für diesen Zweck eine 1-D-Lokomotive mit einer in Mitteleuropa bis dahin nicht gesehenen Leistungsfähigkeit. Es ist das die Lokomotive Reihe 170, deren Achsfolge zwar der amerikanischen Bauart „Consolidation" nachgebildet ist, die jedoch von Gölsdorf durch eine seitliche Verschiebbarkeit der 2. und 4. Kuppelachse erst für den Dienst auf krümmungsreichen Gebirgsstrecken besonders ausgebildet wurde. Der riesige Kessel von 250 m² Heizfläche gestattet Leistungen von 1150 bis 1250 *PS* zu erzielen. Auf der Arlbergbahn konnten damit auf der Ostrampe Schnellzüge von 230 *t*, auf der Westrampe von 190 *t* mit 26 bis 30 *km*/St: gefördert werden. Die Südbahn hat dieselbe Lokomotivbauart für den Betrieb auf der Semmering-, Brenner und Pustertaler Strecke angenommen. Seither ist die Lokomotive Reihe 170 aber auch noch als kräftige Güterzuglokomotive für den Großbetrieb in Verwendung gekommen. Sie zieht auf der Nordbahn

*) Die k. k. Staatsbahnen besaßen:
im Jahre 1882 (Gründung) 376 Lokomotiven
„ „ 1891 . . . . . 1382 „
„ „ 1915 . . . . . 6540 „

Digitized by Google

Kohlenzüge von 1450 *t* über Steigungen von 4‰. Die Verwendbarkeit dieser Lokomotivbauart ist daraus zu ersehen, daß gegenwärtig davon bereits rund 450 Stück bestehen (Abb. 1)*).

Der gute Erfolg mit dieser Lokomotivbauart führte dazu, daß Gölsdorf im Jahre 1900 die fünffache Lokomotivkupplung in ähnlich einfacher Weise versuchte. Die 5 gekuppelten Achsen liegen parallel in einem gemeinsamen Rahmen. Um den Bogenlauf ohne Nachteil für das Geleise zu ermöglichen, hat die 1., 3. und letzte Achse ein entsprechendes Seitenspiel. Bei der Fahrt durch den Geleisebogen führen dann drei Spurkränze an der Außenschiene, wodurch Schienen und Räder geschont werden. Bis dahin war man über die vierfache Lokomotivkupplung nicht hinausgekommen, obschon ein dringender Bedarf nach kräftigeren Lokomotiven überall vorhanden war. Wohl hatte man die Möglichkeit, durch die Verwendung von Drehgestellen nach den Bauarten von Fairlie, Mayer und Mallet Lokomotiven von großer Zugkraft zu schaffen, doch mußten hiebei so zahlreiche Nachteile in den Kauf genommen werden, daß solche Bauarten nur selten zur Anwendung kamen.

Als Gölsdorf daher mit seiner einfachen, fünffach gekuppelten Gebirgslokomotive Reihe 180 im Jahre 1900 erschien, da wurde diese Bauart sofort überall in großem Umfang nachgeahmt. Durch diese Lokomotivbauart wurde der Name Gölsdorfs in aller Welt bekannt (Abb. 2). (Schluß folgt.)

Der Krieg und die österreichischen Privatlokalbahnen.

Von Ing. **F. Haller,** Neutitschein.

Daß in der heutigen Zeit kriegerische Ereignisse ohne Mitwirkung der Eisenbahnen nicht denkbar sind, daß diese für die Mobilmachung und den Aufmarsch der Heere sowie als Naschschublinien für die kriegerischen Unternehmungen von wesentlichster Bedeutung sind und daß daher ihre völlige Nutzbarmachung für die Zwecke des Heeres eine unbedingte Notwendigkeit ist, hat man schon vor Ausbruch des Weltkrieges erkannt. Doch muß angenommen werden, daß in dieser Hinsicht vor allem die Hauptbahnen ins Auge gefaßt wurden und daß die Lokalbahnen, zumal diejenigen im Innern des Reiches, in ihrer Bedeutung unterschätzt worden sind. Wir schließen dies aus dem Umstande, daß die ehemals vorgeschriebene Aufstellung von Kriegsfahrordnungen für die Lokalbahnen schon vor mehreren Jahren zum Teil aufgelassen worden ist, und daß die Vorsorgen für den Krieg auf die Bewältigung der Einrückbewegung und auf die infolge der zu gewärtigenden Verkehrseinstellungen auf den Hauptbahnen notwendigen Maßnahmen im Güterdienste beschränkt waren. Die Erfahrungen haben nun bewiesen, daß auch die Lokalbahnen ein wichtiges und unentbehrliches Werkzeug des Krieges sind.

*) Die Abbildungen erscheinen im nächsten Heft dieser Zeitschrift. Bemerkung der Schriftleitung.

Bei Beginn des Krieges stellte die Einrückbewegung an die Lokalbahnen gleichwie an die Hauptbahnen hohe Anforderungen und auch die zufolge der Einstellung des bürgerlichen Verkehres sich ergebenden Maßnahmen im Güterdienste verursachten schon zur Zeit des Aufmarsches den Lokalbahnen, bei der Unzulänglichkeit ihrer baulichen Anlagen, noch größere Schwierigkeiten als den Hauptbahnen. Das im Verlaufe des Krieges beständige Anwachsen des staatlichen Einflusses auf das Wirtschaftsleben und die Notwendigkeit, den Güterabfertigungs- und Tarifdienst aller Verkehrsunternehmungen durch fortlaufende Weisungen den staatlichen Anforderungen dienstbar zu machen, brachten es mit sich, daß auch die Dienststellen der selbständigen Lokalbahnen vor eine Fülle von Aufgaben gestellt wurden. An der Überwachung der Einfuhr- und Ausfuhrverbote, an der strengen Einhaltung der Verkehrsbeschränkung für gewisse Güter, an der bevorzugten Beförderung der eigentlichen Militärgüter und jener der für Heereszwecke arbeitenden Industrie, an der Förderung der Lebensmittelzufuhr und der Landwirtschaft überhaupt, an der Befriedigung der Bedürfnisse der im Hinterlande verbliebenen Millionen kommt auch den Lokalbahnen ein großer Anteil zu. Sollte man vor dem Ausbruch des Krieges auf manchen kurzen Lokalbahnen die Betriebseinstellung für den Kriegsfall ins Auge gefaßt haben, so hat der im Verlaufe des Krieges sich ergebende Mangel an Pferden und Fuhrwerken aller Art einen solchen Entschluß wohl hinfällig gemacht; und heute, da man weiß, daß ein schlagfertiges Heer einer geordneten bürgerlichen Wirtschaft in seinem Rücken dringendst bedarf, muß man wohl die Bedeutung der Lokalbahnen als der unentbehrlichen Zufahrtwege zu den Hauptbahnen mehr denn je anerkennen. Die Einziehung des größten Teiles der männlichen Bevölkerung für den Kriegsdienst hat zur Folge, daß gegenwärtig alle Lokalbahnen einen starken Militärpersonenverkehr aufweisen, und es erweist sich der Umstand, daß die im Eigenbetriebe stehenden Privatlokalbahnen für die unmittelbare Abfertigung im Militärverkehre nicht eingerichtet sind, als ein großer Nachteil sowohl für die Heeresverwaltung als auch für die Hauptbahnen. Eine allgemeine Regelung des Abfertigungs- und Verrechnungsdienstes im Militärverkehre der selbständigen Lokalbahnen wird gegenwärtig angestrebt, doch wird sich der beabsichtigte Zweck kaum erreichen lassen.

Da der Wagendienst durch die Bildung eines einheitlichen Güterwagenparkes aller österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen eine einschneidende Änderung erfahren hat, so sind die Dienststellen der selbständigen Lokalbahnen auch solche des einheitlichen Wagenwirtschaftsdienstes geworden; weil aber ihre Bediensteten nicht entsprechend geschult sind und einheitliche Dienstvorschriften nicht bestehen, so ergeben sich auch in diesem Dienstzweige schwer vermeidliche Schwierigkeiten. Wohl in Verkennung der Bedeutung der Lokalbahnen für den Eisenbahnkriegsverkehr sind bisher bestimmte Verfügungen nicht erlassen worden, welche die

Digitized by Google

Privatlokalbahnen genötigt hätten, einen ihren Betriebsverhältnissen entsprechenden übergangsfähigen Güterwagenpark anzuschaffen. Die Schmalspurbahnen sind allerdings durch ihre Bauart zur Schaffung eines ausreichenden Güterwagenparkes gezwungen, bei den normalspurigen Privatlokalbahnen ist dies aber nicht der Fall und die Tabelle IV des Verordnungsblattes für „Eisb. u. Schiff.", Nr. 61 aus 1914, gibt kund, daß nur wenige einen ausreichenden Güterwagenpark besitzen, wobei nicht außer acht gelassen werden darf, daß für die Beurteilung der erforderlichen Wagenanzahl nicht die Betriebslänge, sondern das Ausmaß des Güterverkehres maßgebend sein muß. Hiebei ist noch hervorzuheben, daß der Mangel eines ausreichenden Güterwagenparkes nicht nur — bei der herrschenden Wagenknappheit — dem gesamtstaatlichen Vorteil, sondern auch den eigenen wirtschaftlichen Belangen der Privatlokalbahnen zuwiderläuft.

Der Verkehrsdienst der Lokalbahnen für die Bedürfnisse des Krieges vollzieht sich allerdings lautlos und nicht aufdringlich, weil die großen Truppen- und Nachschubsendungen von den großen Durchzuglinien der Hauptbahnen befördert werden. Gleichwohl weisen viele Lokalbahnen, auch solche, die nicht im Kriegsbereiche gelegen sind, einen starken Militärpersonen- und Güterverkehr auf. Dies hat seinen Grund darin, daß sowohl Truppenersatzkörper, Spitäler, Pferdesammelstellen, Gefangenenlager und andere Etappenstellen in kleinere, an Lokalbahnen gelegenen Orte verlegt werden mußten, in denen bisher Militär nicht untergebracht war. Auf diese Weise haben einzelne Lokalbahnen von den Militäreisenbahnbehörden instradierte Transporte zu befördern, die ihre betriebstechnische Leistungsfähigkeit bei weitem übersteigen. Da der solcherart herbeigeführte Militärverkehr nicht vorgesehen war, und die Angestellten der selbständigen Lokalbahnen in verhältnismäßig geringem Ausmaße von der Kriegsdienstleistung enthoben sind, so machte sich der Mangel an Bediensteten bei ihnen in sehr empfindlicher Weise bemerkbar, und der zurückgebliebenen Arbeiter- und Beamtenschaft obliegt ein aufreibender Dienst. Hiezu kommt noch, daß die öffentlich-rechtliche Stellung der Privatlokalbahnen nicht richtig eingeschätzt wird und daß eine kleine, unter dem Kriegsleistungsgesetz stehende Fabrik seitens der politischen Behörde, zum Beispiel in Verpflegungsangelegenheiten zuweilen eine größere Fürsorge genießt, als die — genau so wie die Hauptbahn — in erster Linie für militärische Zwecke zur Verfügung stehende Privatlokalbahn.

Untersucht man nun die Rückwirkungen des Krieges auf die Finanzwirtschaft der Lokalbahnen, so muß darauf hingewiesen werden, daß die Lokalbahnen von den wirtschaftlichen Erschütterungen in bedeutend größerem Maße betroffen werden müssen als die Hauptbahnen. Die anschließende Hauptbahn ist in der Lage, das infolge der Verkehrseinstellungen herbeigeführte Mindererträgnis im bürgerlichen Verkehre durch die erzielten Einnahmen aus der Beförderung des großen Truppen- und Kriegsmateriales einzubringen, was bei den Lokalbahnen nicht der Fall ist. Trotzdem nun die Privatlokalbahnen unter so überaus ungünstigen Verhältnissen ihren Betrieb aufrecht erhalten müssen, sind sie durch den Krieg im allgemeinen in bedeutend geringerem Maße ungünstig beeinflußt worden, als erwartet werden mußte. Die Richtigkeit dieser Behauptung läßt sich aus den im Verordnungsblatt für „Eisb.., u. Schiff." veröffentlichten Betriebsergebnissen der 50 selbständigen Lokalbahnen Österreichs (Kleinbahnen nicht inbegriffen), nachweisen. Wohl brachte das Jahr 1914 nahezu allen Lokalbahnen Mindererträgnisse, doch waren diese überraschenderweise erträglich, denn es betrugen bei den selbständigen österreichischen Lokalbahnen die Einnahmen im Kriegsjahr 1914 zusammen rund 14 Mill. Kronen gegen 15 Mill. Kronen des Jahres 1913. Übrigens weisen schon im Jahre 1914 zehn von den 50 Privatlokalbahnen Mehreinnahmen auf: z. B. die wegen Sperrung der parallellaufenden Hauptbahnen als Hilfswege in Anspruch genommenen Wiener Lokalbahnen und die Linie Stammersdorf-Auerstal. Im Jahre 1915 haben sich die Einnahmen, trotz der vielfach herrschenden überaus drückenden Verkehrsbeschränkungen, weiter gebessert und es waren bei 17 Lokalbahnen die im Jahre 1915 erzielten Einnahmen größer als im Friedensjahre 1913. Vergegenwärtigt man sich aber gleichzeitig das bedenkliche Anschwellen der Ausgaben für die Betriebsstoffe und die Entlohnungen der Bediensteten, welcher Betriebskostensteigerung durch Tariferhöhungen (nicht wie bei den Aktiengesellschaften der Industrie wirksam begegnet werden konnte, so muß es eigentlich Wunder nehmen, daß bei 20 Lokalbahnen der Betriebsüberschuß des Jahres 1915 denjenigen des Jahres 1913 übersteigen konnte. Der Umstand aber, daß die Finanzwirtschaft der unter so schwierigen Verhältnissen arbeitenden Privatlokalbahnen durch den Krieg in verhältnismäßig geringem Maße beeinflußt wird, ist gewiß ein Zeugnis für ihre Lebensfähigkeit und für ihre Bedeutung in der Kriegswirtschaft.

Es kann jedoch nicht übersehen werden, daß unsere Lokalbahnen dem Staate noch bedeutend bessere Dienste leisten würden, wenn deren Ausgestaltung mehr Augenmerk zugewendet würde. Die Lokalbahnen, gleichgültig ob staatlich oder privat betrieben, bilden einen wesentlichen Bestandteil des Eisenbahnnetzes, des unentbehrlichen Hilfsmittels des Krieges. Die starke Belastung einzelner Hauptbahnen drängt gebieterisch die Aufgabe in den Vordergrund, auch die Leistungsfähigkeit der anschließenden Lokalbahnen zu steigern, um sie zum Vorteile der wirtschaftlichen und militärischen Zwecke des Staates als Hilfswege benützen zu können. Jene Eisenbahnpolitik, die dem geschäftlichen Vorteile der mächtigen Aktionäre der ehemaligen großen Privatbahnen entsprach, und die den ganzen Verkehr auf die eigene Hauptstrecke zu leiten suchte, bildet heute keine Gefahr für den Staat. Die lebensfähigen Lokalbahnen allmählich zu Hauptbahnen zweiten Ranges auszugestalten, ihre Linien mit den Hauptbahnen zu einem organischen Netze zu verschmelzen, durch die staatliche

Digitized by Google

Betriebführung einzelner Privatlokalbahnen die Einheitlichkeit der Verwaltung zu fördern und auf diese Weise die Lokalbahnen den Bedürfnissen der Landesverteidigung und denjenigen der Lebensmittelversorgung und der Industrie mehr als jetzt nutzbar zu machen, sollte nach den Erfahrungen dieses Krieges eine wesentliche Aufgabe der staatlichen Eisenbahnaufsicht sein.

Die großen Verkehrsaufgaben Berlins und ihre Durchführung während des Krieges.

Am 26. November hielt aus Anlaß der 57. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure der Stadtbaurat von Berlin, Geh. Baurat Friedrich Krause, einen Vortrag, in dem er nach der „Technischen Rundschau" folgendes ausführte:

In der jetzigen großen Zeit des Weltkrieges ist als besonders wichtig die Tatsache zu verzeichnen, daß die wirtschaftliche Kraft Deutschlands trotz aller Umtriebe unserer Feinde ungeschwächt erhalten geblieben ist und nicht nur imstande war, die vielen neuen Aufgaben, welche der Krieg stellte, glänzend zu lösen, sondern auch bedeutende und wichtige Friedenswerke zu fördern. Dies hat sich namentlich in der Reichshauptstadt gezeigt, in der während des Krieges ganz außerordentlich umfangreiche und bedeutsame öffentliche Bauten sowohl vom Staate wie von der Stadt in Angriff genommen sind, wie sie kaum vorher in Friedenszeiten vorkamen. Es ist dies um so bemerkenswerter, weil in den Hauptstädten unserer Feinde und selbst neutraler Länder die öffentlichen Bauten meist ganz eingestellt sind.

Der Vortragende schildert sodann, was die Stadt Berlin während der Kriegszeit auf dem Gebiete des Straßen- und Brückenbaues, des Straßenbahnwesens, des Schnellbahnwesens und des Hafenbaues geleistet hat.

1. Es sind während des Krieges fünf neue Brücken gebaut, die einen Kostenaufwand von 2·5 Millionen Mark erfordert haben. Vier Brücken, und zwar die Schleusenbrücke, der Bellevuesteg, die Eiserne Brücke und Thielen-Brücke dienten als Ersatz vorhandener alter Brücken, während die fünfte, die Hindenburg-Brücke, einen vollständig neuen Verkehrsweg schuf und zwei Stadtteile, die durch einen breiten Bahnkörper, der Stettiner und der Nordbahn, voneinander getrennt waren, miteinander verband. Diese Brücke bildete das Schlußglied einer im Ausbau befindlichen Ringstraße, die im Norden von Berlin, von Plötzensee bis nach Lichtenberg, in einer Länge von 10·2 *km* sich erstreckt. Die Breite dieser Ringstraße ist mit 67·8 *m* größer als die der Straße Unter den Linden. Bei dem großen Eigengewicht der 138 *m* langen und 8 *m* breiten Brücke mußte ein sehr hochwertiges Material, und zwar Nickelstahl, für die Bogenträger und die Hängeeisen gewählt werden. Das Gesamteisengewicht der Hindenburg-Brücke beträgt 1660 *kg* und die Kosten dieses Bauwerkes stellen sich auf 1·2 Millionen Mark.

2. Auf dem Gebiete des Straßenbahnwesens bestand das Bestreben der Stadt, die Linien der elektrischen Bahnen, welche zurzeit zu beiden Seiten der Straße Unter den Linden, in der Mittelstraße und Behrenstraße, endigen, miteinander zu verbinden, weil es dadurch möglich war, das städtische Straßenbahnnetz wesentlich zu erweitern und den Bedürfnissen des Verkehrs Rechnung zu tragen. Da eine neue Kreuzung der Linden mit Geleisen nicht genehmigt wurde, vielmehr die am Opernhaus bestehende, von der Großen Berliner Straßenbahn benutzte Kreuzung beseitigt werden sollte, so mußte eine unterirdische Durchquerung der Linden ins Auge gefaßt werden. Innerhalb der Bauquartiere war es jedoch nicht möglich, eine solche Anlage zu schaffen, da die Baublocktiefe zwischen den Linden und der Mittelstraße zu schmal war für die Entwicklung der Rampe, die vom Tunnel zur Straßenoberfläche führt. Es blieb daher nichts anderes übrig, als die bisherige Kreuzungsstelle am Opernhause für die Unterführung zu wählen, da sowohl auf der Nordseite im Kastanienwäldchen wie auf der Südseite auf den Plätzen zu beiden Seiten des Opernhauses die Anlagen von Rampen im Gefälle von 1:20 durchführbar erschienen. Das Verkehrsbedürfnis erforderte die Anlage eines viergeleisigen Tunnels, in dem zwei Geleise von der Großen Berliner Straßenbahn allein, die beiden anderen Geleise von der Stadt und der Großen Berliner Straßenbahn gemeinsam benutzt werden sollten. Auf der Nordseite war es auch möglich, diese vier Geleise sowohl im Tunnel wie in der Rampe nebeneinander zu legen; auf der Südseite wurde jedoch eine zu starke Verkehrsbelastung der Französischen Straße befürchtet und deshalb eine Teilung des Verkehrs und des Tunnels vorgeschrieben, so daß nunmehr beide Plätze seitlich des Opernhauses einen zweigeleisigen Tunnel und eine zweigeleisige Rampe aufzunehmen haben und der Verkehr teils in die Französische Straße, teils in die Behrenstraße und Markgrafenstraße abgeleitet wird.

Mit dem Bauwerk ist kurz vor Ausbruch des Krieges begonnen; es ist jetzt fertiggestellt und soll im Dezember dem Verkehr übergeben werden. Für den Betrieb ist ein automatisches Signalsystem vorgeschrieben, nach welchem die Züge in 25 *m* Abstand fahren sollen. Die Kosten des Lindentunnels betragen rund 3·25 Millionen Mark, von denen 1·1 Millionen Mark auf Grunderwerb entfallen.

3. Die bedeutendsten Bauausführungen hat die Stadt Berlin jedoch während des Krieges auf dem Gebiet des Schnellbahnwesens zu verzeichnen. Während die Stadtbahn und das Schnellbahnnetz der Hoch- und Untergrundbahngesellschaft im allgemeinen die Richtung von Ost nach West verfolgen, machte sich auch das Bedürfnis geltend, in der Richtung von Norden nach Süden Schnellbahnen anzulegen. Es wurden zu diesem Zwecke zwei Linien gewählt: 1. die Linie Gesundbrunnen—Neukölln, welche der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft übertragen wurde und deren Bau durch die Stadt sowohl durch eine Barzahlung bis zu einem Betrage von 5·9 Millionen Mark wie durch eine Garantieleistung für die Hälfte des Anlagekapitals subventioniert ist; 2. die sogenannte Nordsüdbahn, welche von der Stadt selbst ausgeführt wird, in der Müllerstraße an der Seestraße beginnt, durch die Chausseestraße und Friedrichstraße führt und an der Ecke Belle-Alliance-Straße und Gneisenaustraße sich in zwei Zweige nach Tempelhof und Neukölln teilt, von denen zunächst der letztere bis zum Hermannplatze und von dort weiter auf Neuköllner Gebiet bis zur Ringbahn zur Ausführung gelangen soll.

Die Nordsüdbahn hat bis zur Station Südring in Neukölln eine Länge von 12·78 *km*, die Bahn Gesundbrunnen-Neukölln bis zur Münchener Straße eine solche von 10·48 *km*, so daß also beide Bahnen nach ihrer Fertigstellung das Schnellbahnnetz von Groß-Berlin um rund 23·2 *km* vermehren werden. Der staatliche Konsens für die Nordsüdbahn erstreckt sich vorläufig nur auf die Strecke Seestraße bis Gneisenaustraße, da über die Gestaltung des Bahnhofs Hermannplatz, an welchem die Nordsüdbahn sich mit der AEG-Bahn kreuzt, lange keine Einigung erzielt werden konnte und erst jetzt eine Lösung gefunden ist, die alle Beteiligten befriedigt. Es ist daher bisher auch nur die Strecke Seestraße bis Gneisenaustraße im Bau begriffen, deren Länge 7·6 *km* beträgt und auf 66·35 Millionen Mark veranschlagt ist. Die durchschnittlichen Kosten von 8·7 Millionen Mark pro *km* sind gegenüber den Kosten der Hoch- und Untergrundbahn von rund 5 Millionen Mark außer-

Digitized by Google

ordentlich hoch. Diese hohen Kosten entstehen dadurch, daß die Bahn auf ihrer ganzen Länge als Untergrundbahn gebaut werden muß, daß der Bau in Hauptstraßen mit lebhaftem Verkehr stattfindet und die Baugrube überdeckt werden muß, und daß der Tunnel ein größeres Profil erhalten hat, um das Fassungsvermögen der Wagen zu erhöhen. Es kommt hinzu, daß die Verlegung der Rohrleitungen einen hohen Kostenaufwand von zirka 1·1 Millionen Mark pro *km* erfordert und die Pflasterkosten der aufgerissenen Asphaltstraßen sich wesentlich teurer als Steinpflasterstraßen stellen.

Sehr wesentliche Mehrkosten entstehen aber auch durch die Hindernisse, welche die Bauausführung erschweren. Hiezu gehören: die Kreuzung der Bahn mit vier Wasserläufen, der Spree, dem Landwehrkanal, dem Schönhauser Graben und der Stadtpanke, ferner die Kreuzung mit der Ringbahn und der Stadtbahn, mit der Untergrundbahn und der Hochbahn, endlich die Überwindung und zwei Moorstrecken in der Friedrichstraße.

Die schwierigste und zugleich interessanteste Bauausführung ist die Herstellung der Unterfahrung der Spree an der Weidendammbrücke. Redner geht auf die Bauausführung näher ein und schildert sodann die Einrichtung der Wagen, welche Quersitze erhalten und je 111 Personen aufnehmen können.

Mit dem Bau der Nordsüdbahn ist Anfang 1913 begonnen; die Strecke Seestraße—Gneisenaustraße ist in sieben Lose eingeteilt, von denen zwei Lose festiggestellt sind und vier sich in der Bauausführung befinden. Der Krieg war für die Bauausführung zum Teil vorteilhaft, zum Teil recht nachteilig. Vorteilhaft war es, daß der Verkehr in den Straßen nachließ und die Einschränkungen, welche dem Verkehr durch die Bauausführung erwuchsen, sich weniger fühlbar machten. Nachteilig war für die Bodenabfuhr und Materialanfuhr der Mangel an Kraftwagen und Pferden; es mußten deshalb an mehreren Stellen Transportbahnen durch die Straßen gelegt werden. Der Mangel an Arbeitern wurde möglichst durch Frauen ersetzt.

4. Der Stadt Berlin liegen zurzeit nicht nur große Aufgaben auf dem Gebiete der Beförderung des Personenverkehrs zu Lande, sondern auch des Güterverkehrs zu Wasser ob. Am 1. Oktober 1913 ist der Osthafen an der Oberspree dem Verkehr übergeben; er hat mit seinen Speicheranlagen und Lagerhallen der Stadt für die Lebensmittelversorgung während der Kriegszeit ausgezeichnete Dienste geleistet.

Der Osthafen soll in erster Reihe dazu dienen, die Güter von Breslau und der oberen Oder aufzunehmen, während der im Nordwesten von Berlin bei Plötzensee belegene, zurzeit in der Bauausführung begriffene Westhafen hauptsächlich dazu bestimmt ist, dem Güterverkehr von Stettin, Hamburg und Magdeburg zu dienen. Von dem zur Verfügung stehenden Gelände von 38·36 *ha* werden für den ersten Ausbau des Westhafens nur 29·6 *ha* in Anspruch genommen und die für die spätere Erweiterung des Hafens miterworbenen 8·76 *ha* vorläufig anderweitig benutzt.

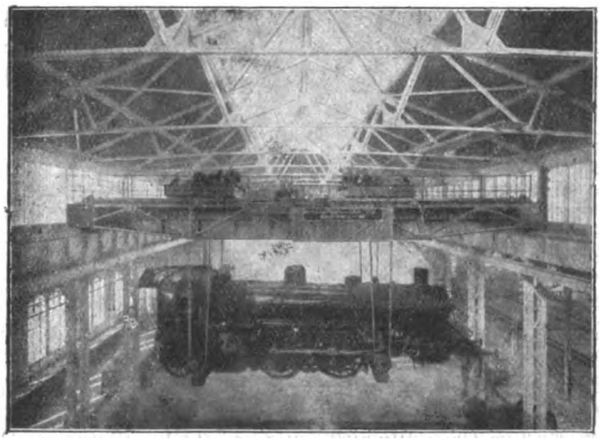
Der erste Ausbau enthält zwei Hafenbecken, die von Ost nach West gerichtet sind und in den Berlin-Charlottenburger Verbindungskanal münden. Das Nordbecken hat 655 *m* Länge und 55 *m* Breite, das Südbecken bei gleicher Breite eine Länge von 448 *m*. Auf dem zur Verfügung stehenden Gelände ist noch Platz für ein drittes Becken von 500 *m* Länge vorhanden. Durch den ersten Ausbau werden 2500 *m* Kailänge gewonnen — das ist fast doppelt so viel wie beim Osthafen — und es haben 68 Kanalschiffe von 600 *t* oder 104 Finowkähne von 225 *t* Platz zum Löschen und Laden.

Die Gruppierung der Bauten hat in der Weise stattgefunden, daß am Ende des Nordbeckens das Verwaltungsgebäude, daneben das Arbeiterspeisehaus und dahinter das Werkstättengebäude und der Lokomotivschuppen Aufstellung gefunden haben. Die zwischen den beiden Becken liegende 96 *m* breite Hafenzunge dient hauptsächlich zur Aufnahme eines neungeschossigen Zollspeichers an der Inselspitze und eines zehngeschossigen Getreidespeichers an der Südseite des Nordbeckens, während die andere Seite nur für den Bau niedriger Lagerhallen bestimmt ist. Das Südbecken hat an der Südkante einen großen Kohlenlagerplatz, an der Nordkante Freiladeplätze erhalten.

Die Kosten des Westhafens sind veranschlagt auf 36·75 Millionen Mark, von denen 16·75 Millionen auf Grunderwerb und Bauzinsen und 20 Millionen Mark auf reine Baukosten entfallen.

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Lokomotivförderkrane. Eines der wichtigsten Hilfsmittel in den Lokomotivwerkstätten sind die Lokomotivförderkrane. Dies können entweder gewöhnliche Laufkrane mit genügender Tragfähigkeit sein, die durch eigenartige Gehänge jederzeit für diesen besonderen Zweck eingerichtet werden, oder es sind Krane, die lediglich für den Standwechsel von Lokomotiven gebaut werden. Einen solchen Lokomotivförderkran der zweiten Art, der von der Deutschen Maschinenfabrik A.-G. in Duisburg für die kgl. Eisenbahndirektion Hannover geliefert wurde, veranschaulicht die untenstehende Abbildung. Der Kran, der seit einigen Jahren in der Lokomotivwerkstatt Leinhausen in Tätigkeit ist, besitzt eine Spannweite von 15·42 *m* und eine Tragfähigkeit von 70.000 *kg*. Die fortzubewegende Lokomotive ruht auf zwei kräftigen genieteten Trägern, die an je 8 Seilsträngen hängen und mit einer Geschwindigkeit von 1·7 *m* in der Minute gehoben werden können. Die Laufkatzen sind außer mit Lastdruckbremsen auch noch mit magnetisch zu lüftenden Backenbremsen versehen.



Für jede Bewegung des Lokomotivkranes ist eine besondere Antriebmaschine vorgesehen, und zwar wird das Heben, das sich zu 1·7 *m* in der Minute vollzieht, durch eine 21pferdige Drehstromantriebsmaschine, mit der Wellenzahl 50 bei 220 *V* Spannung, bewirkt. Für das Katzfahren von 8 *m* in der Minute ist ein 4·5pferdige und für das Kranfahren von 30 *m* in der Minute eine 21pferdige Triebmaschine vorgesehen. Die Antriebmaschinen sind sämtlich gekapselt und mit Ringschmierung versehen. Die Übertragung der Drehbewegung auf die Getriebe geschieht durch geräuschlos laufende Stirnräder. Die auf den Stumpfen der Antriebmaschinen sitzenden Trieblinge sind aus Rohhaut hergestellt; alle stärker beanspruchten Räder und Rollen aus Stahlguß. Die Triebmaschine des Kranfahrwerkes hat in der Mitte des

Digitized by Google

Kranes Aufstellung gefunden, so daß sie ihre Arbeitskraft mittels einer kräftigen Übertragungswelle oder Triebwerkswelle gleichmäßig nach beiden Seiten übertragen kann.

Unter dem eigentlichen Lokomotivförderkran läuft noch ein weiterer gewöhnlicher Laufkran von 2000 *kg* Tragfähigkeit der die Aufgabe hat, beim Einbauen leichterer Teile an den Lokomotiven, wie Dampfdom, Führerhäuschen u. dgl., behilflich zu sein. Während der Hauptkran ausschließlich elektrisch angetrieben wird, ist der Hilfskran auch mit einem elektrischen Fahrwerk versehen, um vorkommenden Falles dem großen Kran schnell ausweichen zu können. Die übrigen Bewegungen, also das Katzfahren, das Heben und Senken der Last werden von Hand betätigt.

Verwendung von Steinkohlengas zur Beleuchtung der Züge. Bis zu Kriegsbeginn erfolgte die Beleuchtung unserer Personen- und Schnellzüge von wenigen Ausnahmen abgesehen mit Ölgas, das aus hochsiedenden Ölen des Petroleums oder Braunkohlenteers hergestellt wird und ein aus Methan, Äthylen, Azetylen, Benzol und Homologen bestehendes Gasgemisch von hoher Leuchtkraft darstellt. Der Krieg und der damit verbundene Rückgang der Öleinfuhr zwangen zu einer Umgestaltung der Beleuchtung, zur Verwendung von Steinkohlengas (Leuchtgas). Dieser Übergang war dadurch erleichtert, daß es, wie wir einem von Dr. Hübner (Berlin) in einer Versammlung des „Deutschen Vereines von Gas- und Wasserfachmännern" gehaltenen Vortrage entnehmen, bereits im Juni 1912 gelungen ist, bei einzelnen Bahnen die Beleuchtung mit Steinkohlen-Gasglühlicht einzuführen. Man verfügte also bereits über einige Erfahrungen auf diesem Gebiete, als der Krieg ausbrach und die allgemeine Einführung der Leuchtgasbeleuchtung gebieterisch verlangte.

Leuchtgas besitzt etwa nur halb soviel Heizwert wie Ölgas, so daß also zur Erzielung der seitherigen Lichtstärke die doppelte Gasmenge wie zuvor nötig gewesen wäre. Hier müßte natürlich eine Herabsetzung erfolgen, was nur durch Verminderung der Leuchtkraft der einzelnen Lampen möglich wurde. Außerdem sollten zur Vermeidung von Betriebsstörungen die bisher benutzten Brenner nur geringfügige Abänderungen erfahren. Die Verwendung kleinerer Mundstücke und kleinerer Glühkörper hatte die eben gerade erforderliche Herabsetzung der Lichtstärke zur Folge, so daß bei einem gegen früher nur um etwa 30% erhöhten Gasverbrauch die Lampen noch ein ausreichend helles Licht spendeten. Das Ziel war also erreicht. Auf Grund dieser Tatsachen wurde vom kgl. preußischen Eisenbahnzentralamt in Berlin die allgemeine Einführung der Steinkohlengasbeleuchtung bei den verschiedenen Eisenbahnverwaltungen in die Wege geleitet. Zugleich begannen die Vorbereitungen zur Einführung der Preßgasbeleuchtung, um die frühere Lichtstärke wieder zu gewinnen. Besonders schwierig gestalteten sich die Verhältnisse bei der Lokomotivbeleuchtung. Die Verwendung offener Flammen nötigte hier zur Karburierung des Gases. Die Beleuchtung mit karburiertem Gas sollte aber nur eine behelfsmäßige sein. Denn vor Eintritt der kalten Jahreszeit mußten die Karburatoren wieder beseitigt und die Preßgasbeleuchtung eingeführt sein, was auch glatt durchgeführt werden konnte.

Es kann als ziemlich sicher betrachtet werden, daß diese „kriegsmäßige" Beleuchtung der Eisenbahnen auch in Friedenszeiten beibehalten werden wird. Denn die Verwendung von Steinkohlengas macht die Bahnverwaltungen nicht nur vom Auslande unabhängig, sondern bietet auch nach den Berechnungen erhebliche Ersparnisse. Bei einem mittleren Bezugspreis für Leuchtgas von 10 Pfg. pro m^3 beträgt nach Hübner der Gestehungspreis für die Bahnen etwa 25 Pfg. pro m^3 gegenüber einem solchen von 40 Pfg. für Ölgas. Da bei allgemeiner Einführung der Preßgasbeleuchtung der Gasverbrauch der gleiche ist wie bei der Beleuchtung mit Ölgas, so würde bei einem jährlichen Bedarf von 25 Millionen Kubikmetern Gas eine Verminderung der Ausgaben um 3·75 Millionen Mark eintreten.

SCHIFFAHRT.

Donau-Oder-Elbe-Kanal. Am 22. März fand in Breslau im Anschlusse an die Berliner Tagung des deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsbundes eine Versammlung unter Teilnahme von Vertretern der Regierungen der beteiligten Staaten, Ländern, Gemeinden und Körperschaften statt, die einstimmig folgende Entschließung annahm: Die heute in Breslau tagende, vom deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsverband gemeinsam mit dem Arbeitsausschuß für den Donau-Oder-Elbe-Kanal einberufene Versammlung erachtet den Ausbau des Donau-Oder-Elbe-Kanals mit Anschluß zur Elbe im militärischen, wirtschaftlichen und politischen Interesse als eine der dringendsten Aufgaben, um auch nach Friedensschluß die Einigung der in schwerem Kampfe um ihr Dasein ringenden Völker immer fester zu gestalten.

Kanal Linz—Budweis. Eine Abordnung von Linz und Ybbs a. D. überreichte dem Ministerpräsidenten, dem Handelsminister und Minister für öffentliche Arbeiten sowie der Direktion für den Bau der Wasserstraßen Österreichs eine von der oberösterreichischen Handels- und Gewerbekammer verfaßte Denkschrift, in der der Ausbau der oberen österreichischen Donau als Großschiffahrtsweg und die Herstellung eines Kanals Linz—Budweis gefordert werden. Wir kommen demnächst auf diese Denkschrift zurück.

Kanalisierung des Mains. Die Kanalisierung des Mains von dessen Mündung bis nach Frankfurt und demnächst bis Offenbach hatte den Verkehr des Jahres 1887 von 500.000 *t* bis zum Jahre 1913 auf 3.636.000 *t* gesteigert. Die günstige Ergebnis veranlaßte die Main-Uferstaaten, die Kanalisierung des Mains stromaufwärts fortzusetzen, und zwar zunächst bis Aschaffenburg. Dabei fiel Preußen die Strecke bis nach Hanau zu mit den Staustufen zu Mainkur und Kesselstadt, während Bayern die Bauausführung zwischen Hanau und Aschaffenburg mit den Staustufen zu Groß-Krotzenburg, Groß-Welzheim, Klein-Ostheim und Mainaschaff obliegt. Mittels dieser Stauanlagen und durch verhältnismäßig geringe Baggerungen wird eine Wassertiefe von 2·5 *m* hergestellt. Die Wehre werden durch Schleppzugschleusen von 300 *m* nutzbarer Länge und 12 *m* Lichtweite umgangen, zu welchen auskömmlich breite Unter- und Oberwasserkanäle führen, deren Böschungen mit Steinpflasterungen bekleidet sind. Für den Verkehr der Flöße, deren Zahl im Jahre 1913 ungefähr 1550 betrug, sind auf der gegenüberliegenden Flußseite Floßrinnen mit etwa 1·7 *m* Wassertiefe hergestellt, deren 12 *m* breite obere Öffnung für gewöhnlich durch ein Trommelwehr verschlossen ist. Zwischen dem Floßpaß und dem Flußwehr ist ein Fischpaß eingebaut. Die Stauwehre in dem Strome sind in drei Öffnungen zerlegt. Von diesen dient eine von etwa 40 *m* Breite nach Öffnung des Wehres — welche bei einem bestimmten Wasserstande erfolgt, um dem Hochwasser den ganzen Flußquerschnitt freizugeben — der Durchfahrt der Schiffe; die beiden anderen Wehrabteilungen sind je 30 *m* breit.

Die Schiffahrtsöffnungen werden überall durch elektrisch angetriebene Walzenwehre verschlossen, welche bei 4 *m* Höhe ein Gewicht von 128 *t* erhalten. Diese Walzen werden so hoch aufwärts gerollt, daß eine für die Schiffahrt ausreichende Durchfahrtshöhe geschaffen wird. Die gleiche Bauart gelangt bei den Seitenöffnungen der Wehre zu Mainkur, Kesselstadt und Groß-Krotzenburg zur Anwendung, weil diese Staustufen mit Wasserkraftanlagen verbunden werden, und darum die Wasserverluste bei ihnen tunlichst gering gehalten werden müssen. Die Nebenöffnungen der übrigen Stauanlagen werden mittels Nadelwehren verschlossen.

Digitized by Google

Während das Königreich Bayern für den Ausbau des Mains 23·5 Mill. Mark aufwendet, werden die Kosten der preußischen Kanalisierungsarbeiten 5·2 Mill. Mark betragen. Außerdem aber werden 6·3 Mill. Mark benötigt für die Anlagen zur Ausnutzung der Wasserkräfte, aus welchen 30 Mill. Kilowattstunden pro Jahr gewonnen werden. Die Verwertung dieser Wasserkräfte erschien um so günstiger, als durch die Anlagen an der Edertalsperre zu Hemfurt und an dem Weserwehr zu Dörverden bereits bedeutende Wasserkraftwerke geschaffen worden sind, mit denen die Mainwasserkräfte zu gegenseitiger Verstärkung und Ergänzung vorteilhaft vereinigt werden können, um die Elektrizitätsversorgung in einem breiten Landesstreifen herbeizuführen, welcher vom Main über Kassel und durch das Wesergebiet bis Bremen reicht. Je vier Francis-Turbinen finden in einem Strompfeiler Platz, der bei 78 *m* Länge eine Breite von 16 *m* erhält. Eine auf dem Turbinenpfeiler angeordnete Maschinenhalle nimmt die Generatoren auf, durch welche die Wasserkraft in elektrische Energie umgesetzt wird, deren Erzeugungsspannung 6000 Volt beträgt und die mit 60.000 Volt Spannung fortbefördert wird. In demselben Gebäude werden auch Räume für die Transformatoren, für die Schalteinrichtungen, für Werkstätten sowie für Kohlen und Öl geschaffen. Die Bauausführung muß in einzelnen Abschnitten derart erfolgen, daß stets ein ausreichender Stromquerschnitt für den Abfluß des Hochwassers freibleibt. Zunächst wurden im Frühjahr 1914 die Schleusenbauten begonnen, welche im Winter 1916/17 in Betrieb genommen werden konnten. Im Frühjahr 1915 wurden die linksseitigen Nebenöffnungen der Wehre mit der Floßrinne und dem Fischpaß in Angriff genommen. Im Frühjahr 1916 konnten die aus eisernen Spundwänden bestehenden Umwehrungen dieser Bauteile beseitigt werden. Es folgte darauf die Ausführung der rechten Nebenöffnung mit dem Turbinenpfeiler. Mit dem Einbau der 40 *m* langen Wehrwalze der Schiffahrtsöffnung soll die Bauausführung abgeschlossen werden. Deren Umfang läßt sich daraus erkennen, daß allein für das Wehr einer jeden Stauanlage 140.000 m^3 Boden bewegt werden müssen, daß 22.000 m^3 Beton zu bereiten und einzubringen sind, von denen 2000 m^3 mit Eiseneinlagen von 160 *t* Gewicht versehen werden, und daß 7500 m^3 Sandsteine zur Umkleidung der Betonmassen dienen. Das Gewicht der drei Wehrwalzen einer jeden Anlage beträgt 268 *t*; an Zement sind für jede Baustelle 10.000 *t* erforderlich. Der tägliche Bedarf an Arbeitskräften belief sich für jede Schleuse auf 150 bis 180, und für jede Wehranlage auf etwa 250 Arbeiter.

Führen Hochwasser oder Eisgang nicht widrige Störungen herbei, so wird die Bauausführung trotz der Kriegsverhältnisse im Frühjahr 1918 vollendet werden. Der Main wird durch diesen Ausbau befähigt, statt Schiffe von 150 *t* Tragfähigkeit solche von 1500 *t* Fassungsvermögen aufzunehmen. Gleichzeitig werden der Industrie und der Landwirtschaft Kräfte von 30 Mill. Kilowattstunden zu billigen Preisen zur Verfügung gestellt, und es wird dem Wohlstande eines großen Landgebietes eine erhebliche Förderung zuteil.

Der Ausbau der Oder. Die Oder, die wegen ihrer Nähe zum oberschlesischen Industrie- und Kohlengebiet eine der wichtigsten Wasserstraßen Deutschlands ist, mußte, um namentlich in ihrem Teile bis Breslau der Schiffahrt dienstbar gemacht zu werden, durch umfangreiche Werke ausgebaut werden. Zunächst wurde der Strom fast in seiner ganzen Länge von der österreichischen Grenze an mit Buhnen versehen, die einerseits eine größere Wassertiefe erzielen, andererseits die Ufer gegen Abspülung sichern. Vor etwa 25 Jahren entschloß man sich dann, die obere Oder von Cosel bis Breslau zu kanalisieren, das heißt die Wasserstände durch Einbau zahlreicher, mit Schiffsschleusen verbundener Staue derart zu verbessern, daß sich auch bei geringer Wasserführung genügende Fahrwassertiefe biete. Bei Cosel wurde ein großer Umschlaghafen erbaut mit zahlreichen Kippern zum Verstürzen der Kohle in die Schiffsgefäße und mit Kränen zum Entlöschen von Erzen, die für die oberschlesischen Hüttenbetriebe auf dem Wasserwege ankommen. Diese Kanalisierungsarbeiten der letzten 25 Jahre, deren Schlußbauten bei Breslau bei Ausbruch des Krieges noch unvollendet waren, werden einen Gesamtkostenaufwand von etwa 70 Millionen Mark erfordern. Zur weiteren Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse sind gegenwärtig bei Breslau Arbeiten im Gange, deren Kosten etwa 20 Millionen Mark betragen werden, und die in der Hauptsache die Herstellung eines Umgehungskanals mit den erforderlichen Wehren und Schleppzugschleusen umfassen. Sie werden voraussichtlich im Laufe dieses Sommers beendet werden. Aber diese Kanalisierungsarbeiten auf der Strecke oberhalb Breslau genügen nicht, um dem Schiffahrtsverkehr, der vor dem Kriege bei Breslau rund 5 Millionen Tonnen jährlich betragen hat, diejenige Steigerung zu geben, für die durch das oberschlesische Industriegebiet die Vorbedingungen gegeben sind. Hiezu ist nötig, für den Stromlauf unterhalb Breslau die bei geringer Wasserführung unzureichende Fahrwassertiefe zu vergrößern. Das soll im wesentlichen durch Aufspeicherung von Zuschußwasser erreicht werden, das zu Zeiten geringer Wasserführung der Oder dieser zugeführt wird. Geplant ist für die Aufspeicherung ein Staubecken im Gebiet der Glatzer Neiße mit einem Inhalt von voraussichtlich über 200 Millionen Kubikmeter. Der Bau weiterer Becken zur Vergrößerung der Fahrwassertiefe ist der Zukunft vorbehalten. Diese Arbeiten sind so weit vorbereitet, daß ihre Ausführung nach Friedensschluß alsbald beginnen kann. Neben den bisher erwähnten, zur Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse geplanten und ausgeführten Arbeiten sind noch andere umfangreiche Arbeiten zur Verhütung von Hochwasserschäden im Gange. Diese bestehen in Verstärkung und Erhöhung der zum Schutz der Niederungen bereits vor langer Zeit hergestellten Deiche, im Schutz größerer Ortschaften und in Aufspeicherung von Hochwasser in einzelnen, dem Hochwasser wieder zu öffnenden Deichpoldern. In solchen wird der etwa vorhandene Ackerbau in Viehweidewirtschaft umgewandelt. Die Arbeiten haben während der Kriegszeit zwar eine Verlangsamung, aber doch keine vollständige Unterbrechung erfahren. Zeitweise waren mehrere tausend Kriegsgefangene dabei beschäftigt. An Mitteln für diese Hochwasserschutzarbeiten sind durch besonderes Gesetz vom Jahre 1904 60 Millionen bewilligt worden. Zur Verbesserung der Vorflutverhältnisse an der unteren Oder, namentlich zum Schutze der ausgedehnten Niederungen an der unteren Oder vor unzeitigen Überschwemmungen während des Sommers, ohne jedoch den düngenden Schlick des Winterhochwassers abzuhalten, sind während des Krieges umfangreiche Arbeiten in ihren wesentlichen Teilen fertiggestellt worden.

Zur weiteren Belebung des Handels von Stettin endlich soll das Fahrwasser von See aus eine erhebliche Vertiefung erfahren, eine Arbeit, die der Zeit nach dem Friedenschluß vorbehalten ist.

Deutsche Wasserstraßenpolitik. Im deutschen Reichstag sind wichtige Anträge über die Anbahnung einer kräftigen deutschen Wasserstraßenpolitik verhandelt worden. Der Antrag Bassermann zielt darauf ab, alle Fragen, die den Ausbau von Wasserstraßen berühren, zur Reichssache zu machen, und zu diesem Zweck gemäß Ziffer 8 des Artikels 4 der Reichsverfassung ein Reichsamt für Wasserstraßen zu gründen. Der zweite Antrag, der von Vertretern der nationalliberalen, der fortschrittlichen und der sozialdemokratischen Reichstagsfraktion gestellt wird, sucht um die Mitwirkung des Reiches bei den Großschiffahrtsverbindungen zwischen Rhein und Donau über den Neckar und um eine Verbindung des schiffbar ge-

Digitized by Google

machten Oberrheins mit der Donau über den Bodensee an. Das Reich soll sich bereit erklären, zu der Ausarbeitung von Entwürfen für diese Pläne M 100.000 beizusteuern. Der Kriegsverlauf hat mit außerordentlicher Eindringlichkeit bewiesen, daß die Wasserstraßen von größtem Werte sind, und daß auch in Deutschland auf diesem Gebiete noch sehr viel zu tun übrig bleibt. Nicht nur die Lücke im Mittellandkanal ist außerordentlich schmerzlich gefühlt worden. Auch für die nordsüddeutsche Verbindung hätte man durchgehende fahrbare Wasserstraßen sehr gut brauchen können. Die Vorteile wären in beiden Fällen nicht nur militärischer, sondern auch volkswirtschaftlicher Natur gewesen. Daher sei es Pflicht des Reiches, finanzielle Mithilfe zu leisten. Es handelt sich aber nicht allein um diese Seite. Das Reich ist auch als Oberinstanz gar nicht zu entbehren. Wie stets bei der Schaffung von neuen Verkehrsverbindungen kreuzen sich auch bei dem Bau von Kanälen und bei der Schiffbarmachung von Flüssen verschiedene Landesansprüche. So trägt sich Bayern mit dem Plane der Schaffung einer schiffbaren Rhein-Donau-Verbindung, die vom nördlichsten Donaupunkt aus Anschluß an den Main gewinnt. Andererseits planen Baden und Württemberg eine Donau-Main-Verbindung über den Neckar und in Verbindung damit eine zweite Rhein-Donau-Verbindung über den Bodensee. In diesem Nebeneinandergehen verschiedener Pläne muß eine dritte Stelle vermittelnd eingreifen, um den nötigen Ausgleich zu schaffen. Diese Stelle kann keine andere als das Reich selbst sein. Es ist deshalb dringend zu wünschen, daß der Antrag nach seiner kräftigen Befürwortung und Annahme im Reichstag auch das Ohr der Regierung finde.

Die größten Kanäle. Nach Mitteilungen in Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen übertrifft der nach drei Jahrzehnten langer angestrengter Arbeit fertiggestellte und in Betrieb genommene Panamakanal in seinen Abmessungen alle anderen Kanalanlagen der Welt. Zwar wird seine Länge, die 80 *km* beträgt, von dem Suezkanal mit 160 *km*, wovon allerdings 40 *km* auf nichtkanalisierte Seen entfallen, und von dem Kaiser Wilhelm-Kanal mit 98·7 *km* erheblich übertroffen; aber seine übrigen Maße werden von keinem anderen Kanal erreicht. Beträgt doch seine kleinste Sohlenbreite 91·4 *m*, sein geringster Wasserstand 13·7 und sein tiefster Einschnitt 86 *m*, während sich die Kosten für das Kilometer fertiger Kanalstrecke auf rund 20 Mill. Mark stellen. Beim Suezkanal dagegen, der 1859/69 mit 22 *m* Sohlenbreite und 8 *m* Tiefe der Wasserstraße hergestellt wurde und an der tiefsten Stelle 26 *m* unter die Erdoberfläche reicht, kostete das Kilometer nur 3 Mill. Mark. Jetzt wird dieser Kanal auf 25 *m* verbreitert und um 2·5 *m* vertieft. Der Kaiser Wilhelm-Kanal, dessen Bau von 1887 bis 1895 dauerte, also 8 Jahre beanspruchte, war 22 *m* breit und 9 *m* tief bei einem tiefsten Einschnitt von 31 *m*. Schon bald nach der Fertigstellung zeigte es sich, daß der Kanal den immer mehr ins Riesenhafte wachsenden Abmessungen unserer neuen Schiffe nicht mehr zu genügen vermochte. Im Jahre 1908 wurden deshalb umfassende Erweiterungsarbeiten in Angriff genommen, durch welche die Sohlenbreite auf 44 *m* und die kleinste Wassertiefe auf 11 *m* gebracht wurde. Die Kosten dieses Kanals betragen für jedes Kilometer der ersten Anlage 1·57 Mill., für die Erweiterung 2·26 Mill., also insgesamt 3·83 Mill. Mark.

VERSCHIEDENES.

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Dem k. u. k. Oberleutnant Jacques Neblinger Edlen v. Welsheim (Baurat im k. k. Eisenbahnministerium) wurde neuerlich (2. Signum laudis) die Allerhöchste belobende Anerkennung für vorzügliche Dienstleistung vor dem Feinde bekanntgegeben.

Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten. Die ursprünglich für den 21. März angesetzte Wohltätigkeitsaufführung des Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten, das infolge der Einschränkung des Konzertbetriebes verschoben werden mußte, findet nunmehr endgültig Freitag, den 20. April, 7 Uhr abends, im großen Konzerthaussaale statt. Bei dieser Aufführung, deren Reinertrag dem vom k. k. Eisenbahnministerium errichteten Genesungsheim für kriegsverletzte Eisenbahner und dem für die Verwundetenpflege eingerichteten Kurhause des Deutsch-österreichischen Eisenbahnbeamtenvereines in Rohitsch-Sauerbrunn gewidmet ist, wirken mit: Kammersängerin Lucy Weidt, Hofopernsänger Hermann Wiedemann, Cellovirtuose Professor Paul Grümmer und das Orchester des Wiener Konzertvereines. Unter Chormeister Karl Führichs Leitung gelangen größere Chorwerke von Beethoven, Heuberger, Knarr und Gulbins zur Aufführung. Allgemeiner Kartenverkauf vom 14. April an an der Tageskassa des Konzerthauses und bei Kehlendorfer, I., Krugerstraße 3.

Einführung der Sommerzeit für das Jahr 1917. Durch Verordnung des Gesamtministeriums vom 9. März 1917. wird für die Zeit von Montag, den 16. April 1917 bis Montag, den 17. September 1917 durch Verlegung der Zeit um eine Stunde die Sommerzeit auch in diesem Jahre wieder eingeführt.

Danach wird die Uhr am 16. April, morgens um 2 Uhr, der bisherigen Zeitrechnung um eine Stunde vorgestellt und am 17. September, morgens um 3 Uhr, der in dieser Verordnung festgesetzten besonderen Zeitrechnung (Sommerzeit) um eine Stunde zurückgestellt.

Morgens am 17. September 1917 erhält die erste Stunde von 2 bis 3 den Zusatz A und die zweite Stunde von 2 bis 3 den Zusatz B.

Die Eisenbahnverwaltungen haben, um den klaglosen Übergang zur Sommerzeit für den Eisenbahnverkehr zu erzielen, bereits verschiedene Anordnungen erlassen.

Gebührenerhebung für Anweisungen des Empfängers in Deutschland. Für die Ausführung bestimmter, im Geschäftsverkehr üblicher Anweisungen des Empfängers werden seit dem 1. Jänner 1917 Gebühren erhoben, die bei Stückgut M 0·50, bei Wagenladungen M 3 für die Frachtbriefsendung betragen. Die Erhebung dieser Gebühren ist jedoch auf die im Tarif ausdrücklich genannten Anweisungen des Empfängers beschränkt. Dies sind folgende Anweisungen: 1. daß das Gut mit dem Frachtbrief gegen Zahlung der Fracht und der sonst auf dem Gute haftenden Beträge im Bestimmungsbahnhof einem Dritten ausgeliefert wird, 2. daß dem Empfänger der Frachtbrief gegen Zahlung der Fracht und der sonst auf dem Gute haftenden Beträge, das Gut aber im Bestimmungsbahnhof einem Dritten ausgeliefert wird, 3. daß dem Empfänger der Frachtbrief, das Gut aber gegen Zahlung der Fracht und der sonst auf dem Gute lastenden Beträge im Bestimmungsbahnhof einem Dritten ausgeliefert wird, 4. daß das Gut nach Zahlung oder gegen Nachnahme der Fracht und der sonst auf dem Gute haftenden Beträge mit neuem Frachtbrief vom Bestimmungsbahnhof nach einem anderen Bahnhof gesandt wird. Für andere zulässige Anweisungen des Empfängers, so z. B. für Vollmachten betreffend die Abholung der Güter durch andere als die von der Eisenbahn bestellten Fuhrunternehmer werden Gebühren nicht erhoben.

Torffeuerung für Lokomotiven in Schweden. Seit langem haben sich in Schweden verschiedene Erfinder mit der Herstellung von Einrichtungen in Lokomotiven beschäftigt, die zur Feuerung mit Torfpulver gebraucht werden können. Da die Frage der Einrichtungen sowohl wie der Herstellung von

Digitized by Google

Torfpulver genügend geklärt ist, läßt die schwedische Staatsbahnverwaltung ein eigenes Torfpulverwerk anlegen, das im südlichen Schweden bei dem Eisenbahnknotenpunkt Vislanda im Bau begriffen ist und gegen Ende 1917 fertig wird; es soll dann ein Eisenbahnbetrieb mit Torffeuerung in großem Maßstabe vor sich gehen. Hiezu ist die Staatsbahnlinie Nässjö-Falköping bestimmt. Der Preis für das Dorfpulver stellt sich frei Bahnwagen Jönköping auf K 15 für die Tonne, was im Hinblick darauf, daß Torfpulver einen $^2/_3$ so großen Brennwert wie gewöhnliche Lokomotivsteinkohlen hat, einem Steinkohlenpreis von K 22·50 frei Bahnwagen Jönköping entspricht. Wenn die groß geplante Versuchsfeuerung mit Torfpulver den Erwartungen entsprechen sollte, will die schwedische Regierung, da wahrscheinlich noch auf lange Jahre hinaus mit höheren Kohlenpreisen als K 20 für die Tonne gerechnet werden muß, die Frage einer allgemeinen Einführung von Torfpulverfeuerung in Lokomotiven prüfen.

(Z. d. V. D. E. V.)

BUCHANZEIGEN.

Niederösterreichischer Amtskalender 1917. Dieses in den weitesten Kreisen einer von Jahr zu Jahr steigenden Anerkennung sich erfreuende Jahrbuch ist soeben, neuerdings erweitert, im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei zur Ausgabe gelangt. Preis K 5. Der nunmehr vorliegende LII. Jahrgang enthält nebst dem als Taschenkalender zu verwendenden Kalendarium und der genealogischen Stammtafel des Allerhöchsten Kaiserhauses einen ausführlichen Schematismus des Allerhöchsten Hofstaates, der legislativen Körperschaften, der gemeinsamen und der österreichischen Ministerien und Zentralstellen, eine Übersicht aller übrigen Zivil- und kirchlichen Behörden und Anstalten der Monarchie, Bosniens und der Herzegowina, die Rangeinteilung und das Gehalts- und Pensionsschema der k. u. k. gemeinsamen und der österreichischen Zivilstaatsbeamten, dann das Gagenschema der Offiziere und Militärbeamten, endlich den gesamten Personalstand aller Gemeindevertretungen, Unterrichts-, Humanitäts- und Krankenanstalten Niederösterreichs. Zahlreiche geschäftliche Notizen tragen den Bedürfnissen aller Berufszweige Rechnung. Ein erwünschter Behelf ist die beigebene politisch-administrative Karte des Landes Niederösterreich. Durch seinen reichen Inhalt trägt der vorliegende Jahrgang, dessen Angaben bis zum Druckbeginn ergänzt und richtiggestellt sind, den Bedürfnissen der weitesten Kreise Rechnung.

50 Jahre Compass. Mit einer Verspätung, die außer den Schwierigkeiten in der Stoffbeschaffung, Schwierigkeiten im Druck zurückzuführen ist, erscheint der 50. Jahrgang des „Compass" in zwei Bänden von 4000 Seiten Umfang. Die Schriftleitung, die den Nachteil des späteren Erscheinens dadurch wettgemacht hat, daß sie alle einschlägigen Ereignisse bis November 1916 berücksichtigte, verweist im Vorworte auf die Tatsache, daß der erste Jahrgang des „Compass", der in einem Anhang zu einem Kalender kaum 300 Seiten umfaßte, inmitten des Krieges 1866 von Gustav Leonhardt, dem verstorbenen Generalsekretär der österreichisch-ungarischen Bank in Angriff genommen wurde. In diesen 50 Jahren hat das Wirtschaftsleben der Monarchie einen gewaltigen Aufschwung erfahren und der „Compass", der sich schon mit dem ersten Jahrgange die klar umschriebene Aufgabe stellte, ein Handbuch der öffentlichen Anleihen und der zur öffentlichen Rechnungslegung verpflichteten Unternehmungen zu sein, bot jederzeit ein verläßliches Bild dieser Entwicklung. Das Werk ist trotz wiederholter, tiefgreifender Ausgestaltungen im Wesen den ihm von Anfang an gegebenen Richtlinien getreu geblieben, da alle Neuerungen, die stets nur der mit der fortschreitenden Entwicklung des Wirtschaftslebens zusammenhängenden Bedürfnissen entsprangen. Der „Compass", das finanzielle Jahrbuch Österreich-Ungarns, ist nicht nur das älteste in deutscher Sprache erscheinende derartige Nachschlagewerk, er ist auch seit Jahren anerkannt das beste Werk seiner Art in allen Sprachen und hat schon für viele ausländische Werke das Muster abgegeben. Auch der neue, 50. Jahrgang verdient alles Lob. Trotz der im Kriege naturgemäß erhöhten Schwierigkeiten der Beschaffung ist aller verläßliche Stoff in bester Ordnung in den zwei Bänden verarbeitet. Der letzte Ausweis unserer Staatsschulden fehlt ebensowenig wie alle errangbaren Einzelheiten über die Kriegsanleihen, die genauen Berichte über alle Kriegsanstalten, die Kriegsmaßnahmen in der Industrie und mancherlei statistische Berichte über inländische und ausländische Kriegspreise. Neben den Eisenpreisen in Düsseldorf und Cleveland wird der Kaliverbrauch in allen Ländern usw. bis Ende 1915, mit welchem Jahre der 50. Jahrgang seine Daten abschließt, aufgenommen. Die Fülle von fortschreitender Arbeit, die gerade der 50. Jahrgang des „Compass" aufzeigt, muß unumschränkt anerkannt werden. Diese Arbeit dient nicht nur den Fachkreisen, den Kapitalisten, die den „Compass" unausgesetzt als wahrhaft unentbehrliches Nachschlagewerk benutzen: sie hat zugleich ein dringliches, überaus wertvolles Zeugnis unserer wirtschaftlichen Kraft geschaffen, das berufen ist, für unser Ansehen im befreundeten und neutralen Auslande jetzt und nach dem Kriege tatkräftig zu wirken.

Jahrbuch der Technischen Zeitschriften-Literatur (Technischer Index). Auskunft über Veröffentlichungen der technischen Fachpresse nach Sachgebieten, mit Technischem Zeitschriftenführer. Ausgabe 1916 für die Literatur des Jahres 1915. Von Heinrich Rieser. Verlag für Fachliteratur Ges. m. b. H., Berlin W 30 und Wien, I. Preis M 4.—.

Die vorliegende Ausgabe 1916 stellt den 3. Jahrgang dieses in der Fachwelt bekannten Führers durch das weitverzweigte Gebiet technischer Veröffentlichungen dar. Sie weist gegenüber den Vorjahren erhebliche Verbesserungen auf. So wurde die Zahl der bearbeiteten Zeitschriften neuerlich beträchtlich vermehrt, und es sind in den Nachweis nunmehr auch die Veröffentlichungen auf den Fachgebieten: Architektur und Hochbau, Städtebau, Wirtschaftstechnik, Mechanik, Statik usw. miteinbezogen.

Wer einmal empfunden hat, wie schwierig und zeitraubend es ist, im Augenblicke des Bedarfes einen bestimmten Stoff zu finden, sei es anläßlich der Ausarbeitung eines Planes oder zur Gewinnung von Unterlagen für eigene Veröffentlichungen, wird es würdigen, heute ein Hilfsmittel zur Seite zu wissen, das in einem solchen Falle mit einem Schlage zur Quelle des Wissenswerten führt. Gerade in der jetzigen Zeit, wo so viele regelmäßige Benutzer technischer Zeitschriften ihrem Berufe entzogen sind und die bei ihrer Rückkehr in der Lage sein müssen, sich über die wichtigeren Neuerscheinungen über die engeren Fachgebiete zu unterrichten, erscheint eine derartige Quellensammlung von doppeltem Werte. Zudem ist der Preis des Buches ein sehr geringer. Besonders für die in der ausführenden Technik Stehenden sowie für die Konstruktionsbureau der Maschinenfabriken und Bauunternehmungen, für technische Ämter und Büchereien, für Lehrkräfte, Fabriksarchivare usw. ist dieser Jahresindex der technischen Fachpresse, der sich alljährlich ergänzt und nicht veraltet, von Vorteil. In Österreich ist das Jarhrbuch zufolge eines Erlasses des k. k. Ministers für öffentliche Arbeiten bei den staatlichen technischen Ämtern allgemein eingeführt worden.

Digitized by Google

KLUBNACHRICHTEN.

Unsere Damen-Teeabende.

Dank dem freundlichen Entgegenkommen der k. k. Polizeidirektion konnten wir den 16. Damentee dieser Saison am 29. März wieder in unserem Vortragssaale abhalten, und es gereichte uns zu aufrichtiger Befriedigung, mit welcher Freude die herbeigeeilten Damen und Herren von der ihnen liebgewordenen Stätte wieder Besitz nahmen. An diesem Abende, für dessen künstlerischen Teil sich die Präsidentin des Damenkomitees Fräulein Irma v. Wittek sowie Seine Exzellenz Herr Geheimrat Dr. Pattai bemühten, wurden auch ganz erlesene Genüsse geboten: Der Cellovirtuose, Bildhauer Lenk, am Klavier begleitet von Fräulein Jula Bußjäger, spielte das Largo, Adagio und Allegro sowie die Gavotte von Valentini und das reizende Menuett von Bocherini; in formvollendeter Weise, in herrlicher Sprache entzückte uns der Rezitator Herr Bruno Tuerschmann (von Exzellenz Dr. Pattai vorgestellt) und brachte: Forumszene aus Julius Caesar von Shakespeare, Aufruf, Abschied von Wien, und ein Sonnet „Österreichs Doppelaar" von Theodor Körner sowie Wiener Skizzen von Marco Brociner. Stürmischer Applaus lohnte die vortrefflichen Darbietungen und hochbefriedigt verließ die Gesellschaft, welcher im Namen des am Erscheinen verhinderten Präsidiums Schriftführer Inspektor Maximilian Taussig gesegnete Osterfeiertage gewünscht hatte, den Saal.

* * *

Die Firma **A. Gerngross A.-G.** teilt mit, daß sie infolge des neuen Schuhverordnungsgesetzes keine Ermäßigungen auf Schuhwaren zu gewähren vermag.

Bericht über die Klubversammlung am 27. März 1917.

Der Klubpräsident Exzellenz Dr. v. Wittek begrüßt die zahlreich erschienenen Klubmitglieder und Gäste, insbesondere Seine Exzellenz Herrn Finanzminister a. D. Baron Engel und macht hierauf folgende geschäftliche Mitteilungen:

Infolge der behördlicherseits verfügten Sperrung der Vortragsäle konnte seit 6. Februar keine Klubversammlung abgehalten werden.

Dem besonderen Entgegenkommen der k. k. Polizeidirektion danken wir es, daß wir uns heute hier versammeln, und auch die künftigen Damen-Teeabende an Donnerstagen in diesem Saale abhalten können.

Seit der letzten Versammlung sind dem Klub beigetreten als ordentliche Mitglieder die Herren:

Ferdinand Bruscha, Oberrevident i. R., und
Dr. Arnold Schubert, Bahnoberkommissär im T. A. B.;
als außerordentliche Mitglieder:
Herr Karl Freund, Bureauchef der Ersten österr. Sparkasse,
Herr Bruno Granichstädten, Komponist, und
Frau Ottilie v. Siegl, Oberingenieurswitwe.

Wir begrüßen die neuen Mitglieder wärmstens.

Leider haben wir seither auch das Ableben hochgeschätzter Mitglieder zu beklagen, und zwar:

Herr Regierungsrat Ferdinand v. Altvatter,
Herr Oberrevident Leopold Guttmann,
Herr Präsident August Ludwig Lohnstein,
Herr Oberbaurat Eduard Lury und
Herr Hofrat Ferdinand Titze.

Wir werden ihnen, die sich in unserem Kreise uneingeschränkter Sympathien und der größten Wertschätzung erfreuten, ein ehrendes Gedenken bewahren.

Heute haben wir das Vergnügen, den Vortrag des Herrn Professors K. M. Gheorgiew über „Das Bündnis mit den Zentralmächten als logische Folge seiner historischen Entwicklung" zu hören, dem wir mit ungeteilter Spannung entgegensehen.

Mit Rücksicht auf die herannahenden Osterfeiertage findet die nächste Klubversammlung erst am 17. April statt; der stattfindende Vortrag wird mittels unserer Klubzeitung veröffentlicht werden.

In äußerst fesselnder und ausführlicher Weise schilderte der Vortragende den politischen Werdegang Bulgariens, erörterte die zahlreichen Lockungen und nicht eingehaltenen Versprechungen, die den Bulgaren auf politischem, kirchlichem und ökonomischem Gebiete von seinen falschen Beschützern gemacht wurden und erbrachte den Beweis, daß Bulgarien nur an der Seite der Zentralmächte die ihm zukommende Stellung erreichen könne. Wir müssen es uns leider versagen, die vielfachen politischen Erörterungen, die dieses Thema mit sich brachte, wiederzugeben, und können nur feststellen, daß der Vortrag von den zahlreichen Zuhörern mit regstem Interesse aufgenommen wurde.

Der Vorsitzende schließt die Versammlung mit warmen Dankesworten für den Vortragenden. Die beifällige Zustimmung der Versammlung bekundet zugleich die lebhaften Gefühle der bundesfreundlichen Zuneigung und aufrichtigen Bewunderung für das heldenmütige Bulgarenvolk und seinen erhabenen, weisen Herrscher.

Diese Gefühle werden von uns Österreichern auch in diesem Kreise lebhaft empfunden. Sie schließen den Wunsch ein, daß das im Weltkriege erprobte Bündnis der Monarchie mit Bulgarien nach ruhmvoll erkämpftem Frieden sich in fortschreitenden wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen zur beiderseitigen Wohlfahrt betätigen möge. In dieser Hinsicht verdient besonders der Gedanke einer unmittelbaren Bahnverbindung der beiden Reiche, der in der Richtung ab Turn-Severin oder Verciorova über Kladovo gegen Widdin unschwer ausführbar wäre, besondere Beachtung.

Quebracholit. Wir gestatten uns auf die im Anzeigenteile befindlichen Ausführungen dahingehend aufmerksam zu machen, daß die Firma von den Herren Josef Umlauft & Cie. G. m. b. H. in Bodenbach a. d. Elbe geführt wird, und Interessenten sich an diese als langjährige Lieferer der meisten Bahnerhaltungssektionen wenden mögen.

K. k. Nordbahndirektion.

In der Nacht vom 15. zum 16. April 1917, um 2 Uhr früh, wird auf den Linien der k. k. Nordbahndirektion die „Sommerzeit" eingeführt. Aus diesem Grunde treten in der Übergangszeit folgende Änderungen gegenüber der gültigen Fahrordnung ein:

Am 15. April 1917 wird anstatt des Schnellzuges Nr. 7 (Wien Nb. ab 9¹² nachm.) der Sonder-Schnellzug Nr. 7 S (Wien Nb. ab 9²² nachm.) bis Oderberg gefahren. Daselbst erfolgt der Übergang in die regelmäßige Fahrordnung des Schnellzuges Nr. 7 nach der Sommerzeit.

Ferner wird am 15. April 1917 anstatt des Personenzuges Nr. 27 (Wien Nb. ab 10²⁵ nachm.) der Sonder-Personenzug Nr. 27 S (Wien Nb. ab 9²⁵ nachm.) bis Radwanitz-Prossenitz verkehren, woselbst der Übergang in die regelmäßige Fahrordnung des Personenzuges Nr. 27 nach der Sommerzeit erfolgt.

Die Verkehrszeiten der angeführten Sonderzüge in den Unterwegsstationen sind aus den auf den Bahnhöfen in der Nähe der Fahrkartenschalter ausgehängten Verlautbarungen zu ersehen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Personenverkehr.

Die täglichen Postschiffahrten auf der Strecke Wien—Budapest wurden diesjährig wie folgt eröffnet:

ab Budapest nach Wien . . . . am 30. März,
„ Wien nach Budapest . . . . „ 1. April.

Fahrpläne und Auskünfte sind bei der Direktion und den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 27. März 1917.

Eilgutverkehr auf der Strecke Zemun—Rustschuk.

Auf der Donaustrecke Zemun—Orsova—Rustschuk ist der Eilgutverkehr unter Berührung der an dieser Strecke liegenden ungarischen und bulgarischen Stationen eröffnet.

Für diesen Verkehr gelten die gesellschaftlichen Tarif- und reglementarischen Bestimmungen bis auf weiteres nur insoweit, als sie seitens der zuständigen militärischen Stellen nicht abgändert werden.

Auskünfte über Frachtsätze und sonstige Bedingungen erteilen über Anfrage die gesellschaftliche Direktion in Wien, die gesellschaftliche Verkehrs-Direktion in Budapest oder die beteiligten gesellschaftlichen Stationen.

Wien, am 4. April 1917.

Personenverkehr.

Zurzeit sind auf der oberen Donau folgende Personenverkehre eröffnet, u. zw.:

a) der Postschiffverkehr zwischen Wien und Budapest, ferner die Lokalschiffverkehre
b) zwischen Wien—Deutsch-Altenburg—Hainburg - Pozsony,
c) zwischen Grein—Melk—Krems,
d) zwischen Linz—Engelhartszell.

Im Hinblick auf die derzeitigen Betriebsverhältnisse können besondere Vorkehrungen anläßlich der Osterfeiertage nicht getroffen werden.

Fahrpläne und Auskünfte sind bei der Direktion und den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 8. April 1917.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten
Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.
Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Schon Jahrzehnte vor dem Ausbau des Schienennetzes Österreich-Ungarns vermittelte die Donaustraße einen handelspolitisch und technisch großzügigen Verkehr zwischen dem Herzen Europas und dem Oriente; Hauptfaktor und Großmacht dieses Donauverkehres war und ist seit nun bald einem Jahrhundert die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Durch viele Dezennien war sie der geradezu einzige und alleinige Sendschaftsträger westlicher Kultur nach den Ländern „weit hinten in der Türkei". Als 1816 auf dem Rheine, der Elbe und Weichsel zum ersten Male durch Dampfkraft betriebene Schiffe erschienen, schlief die Donau noch einen tiefen Schlaf. Entsprechend ihrem Laufe durch dünnbevölkertes, wenig gerodetes, im untersten Laufe kaum erforschtes Land, ob ihrer Mündung an den Küsten Asiens, behielt sie lange den Charakter eines Urlandstromes. Das rasche Gefälle, die mannigfaltigen Schwierigkeiten ihres Laufes setzten der technischen Bewältigung überdies noch besondere Schwierigkeiten entgegen. Kaiser Franz hatte zwar schon im Jahre 1813 eine Entschließung erlassen, wonach demjenigen, der eine Erfindung, kraft welcher befrachtete Schiffe ohne Anwendung von Zugtieren stromaufwärts fortgeschafft werden können, mache, ein ausschließliches Privilegium zugesichert wurde, aber erst im Jahre 1829 schlossen sich einige Wiener Bankiers, wie Joh. Bapt. Freiherr v. Pouthon, Johann Freiherr v. Sina, Johann Freiherr v. Geymüller zu einer Kapitalsassoziation zusammen, um die Mittel zur Befahrung der Donau mit Dampfschiffen zu beschaffen. Die englischen Schiffsbauer John Andrews und Josef Prichard erhielten unter dem 1. September 1829 die bedingte Zusicherung eines Vorrechtes zur Befahrung der Donau und ihrer Seitenflüsse mit Dampfschiffen nach der ihnen bereits privilegierten Konstruktion. Aus den Mitteln der Gesellschaft wurde ein Boot erbaut und dieses Andrews und Prichard verpachtet. Das Dampfboot „Franz I." trat seine Probefahrt am 17. September 1830 an und legte die Strecke Wien—Pest in der Talfahrt in 14 Stunden 15 Minuten, in der Bergfahrt in 48 Stunden 20 Minuten zurück. Mit dem 1. Februar 1831 erfolgte die regelmäßige Befahrung der Donau. Den Gedanken einer freien Schiffahrt von Regensburg bis ins Meer verfocht mit schöner Leidenschaftlichkeit ein Mann, der in der Geschichte seiner Nation in jeder Beziehung ein ruhmvolles Andenken hinterließ, Graf Stefan Széchényi. Mit selbstloser, erkenntnisvoller Beharrlichkeit verfolgte er die Ausgestaltung der Donauschiffahrt, was den Fürsten Metternich veranlaßte, Széchényi scherzweise als den Entdecker der Donau zu benennen. Aus den kleinen Anfängen eines Fonds von 100.000 Gulden, zerlegt in 200 Anteile zu je 500 Gulden, entwickelte sich die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zu einem europäischen Verkehrsunternehmen mit einem Aktienkapital von K 60,480.000; einem Betriebspark von 47 Personendampfern mit 22.030 ind. *PS*; 92 Frachtendampfern mit 42.330 ind. *PS*; 859 Schleppkähnen mit 481.374 *t* Tragvermögen.

Von Regensburg bis Sulina auf dem Strome, aber auch auf den fahrbaren Nebenflüssen weht die Flagge der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft; ihr Personendienst erstreckt sich auf 2556 *km*; der Frachtendienst ist noch weit umfassender, er umfaßt 4104 *km*; die Zahl der Lade- und Haltestellen, an welchen gelandet wird, beläuft sich auf 247. Betriebe, Frequenz und Fahrpark, sind also von einer Ausdehnung und Anlage, wie man sie auf dem Kontinente im Flußschiffsverkehre überhaupt anderwärts nicht antrifft. Entsprechend der großzügigen Anlage betreibt die Gesellschaft den Schiffsbau in eigener Regie in den Werften von Obuda und Korneuburg, hat ein eigenes Steinkohlenbergwerk nebst einer elektrischen Überlandzentrale, führt den Betrieb auf der Hauptbahn Fünfkirchen—Mohács an der Donau und ist in moderner Weise tätig auf dem Gebiete der Versorgung und Wohlfahrt ihrer Angestellten.

Von Passau bis Sulina verkehren heute Dampfer, die hohe Leistungen der Schiffsbautechnik bilden; schwimmenden vornehmen Gasthöfen gleichen diese Dampfer in ihrer Bequemlichkeit, Zweckmäßigkeit und Annehmlichkeit der Bauart. Wenn durch irgend ein Reisemittel die einstige Behaglichkeit, Stimmungsfülle der guten alten, romantischen Wanderlust wieder gelebt und empfunden werden kann, so ist's auf den Dampfern der Donau möglich — mit dem Unterschiede, daß dort in Wirklichkeit Geist, Nerven und Körper alle jene Wohltaten und Genüsse empfangen, die bei den Reisen unserer Urgroßväter und Großväter bloß in der „Stimmung" erlebt wurden. Schier nicht zu begreifen ist es darum, den Donauverkehr im Passagierdienste noch immer nicht anerkannt und als europäischen Reiseweg allgemein gewählt zu sehen! Was die Donau an Kunst und Schönheit bietet, wurde ja an anderer Stelle auseinandergesetzt; dem modernen Reisenden ist es aber auch nicht gleichgültig, wie er reist. Und eben dieses Wie ist auf der Donau zu einem Stück heiterer Lebenskunst gestaltet worden. In jedem von uns lebt aus der Jugendzeit die romanhafte Erinnerung an Schiffs- und Entdeckerfahrten; als mondäne und herrenmäßige Stimmung einer Fahrt auf eigener Yacht wird die Jugendromantik dem Donaufahrer zuteil. Auf dem Promenadendeck eines der neuen großen Donaudampfer fühlt man sich nicht als bloßer „Passagier", das Schiff erweckt nicht den bloßen Eindruck eines nüchternen Verkehrsmittels, wir fühlen uns auf den Donaudampfern, dank der Liebenswürdigkeit ihrer Offiziere, daheim, oder als liebe Gäste eines auf unser Wohl sorgsam bedachten Mentors. Bei bürgerlichen Preisen lernt man auch die Geographie der donauländischen Kochkunst an den Tafeln der Donaudampfer kennen: die oberösterreichische Mehlspeisenkunst, die Wiener Backhendelkultur, die ungarische Küche.

Was ist also die Ursache der Vernachlässigung der Donau als Reiseweg? Gerade herausgesagt — die unleidliche Hast, unselige Hast selbst derjenigen, die aus Vergnügen reisen. Aber der Fahrplan ist vielfach eine Widerlegung! Die Differenz zwischen Eilschiff und einem Personenzuge ist unbedeutend. Es ist nicht einzusehen,

Digitized by Google

warum das in die Alpen reisende deutsche Publikum nicht die herrliche Stromstrecke Passau—Linz wählt und von dort aus den geringen Umweg über die Pyhrnbahn oder über Attnang wählt? Der Weg in die böhmischen Bäder ist über Linz—Budweis um ganz weniges weiter! Es ist nicht einzusehen, warum nicht die Tagesverbindung Passau—Wien, Fahrtdauer 12 Stunden, benutzt wird? Warum der Anschluß des in den ersten Vormittagsstunden in Linz eintreffenden Schnellzuges an das Eilschiff nach Wien übersehen wird? Nicht mehr als eine Tagesreise, bei Ankunft in den ersten Abendstunden, erfordert die Strecke Wien—Budapest. Täglich laufen zwischen Linz—Wien in beiden Richtungen Eilschiffe, außerdem täglich zwischen Passau—Linz—Wien—Pozsony (Preßburg)—Budapest—Mohács—Zemun (Semlin)—Belgrad Postschiffe. Ein Postschiffverkehr besteht ferner wöchentlich viermal zwischen Belgrad—Orsova—(Eisernes Tor) Turn-Severin—Lom— (Bahnanschluß Sofia)—Giurgiu (Bahnanschluß Bukarest)—Ruse (Bahnanschluß Varna)—Czernavoda— (Bahnanschluß Konstanza)—Braila—Galatz; wöchentlich dreimal zwischen Galatz—Sulina am Schwarzen Meere. Dazu ein lebhafter Lokalverkehr in den verschiedensten Teilstrecken! In den letzten Jahren ergab der Verkehr rund 112 Mill. Personenkilometer. Er wurde zum größten Teile mit 3 Dampfertypen, die an sich sehenswert sind, erreicht, durch die Eilschiffe „Erzherzog Franz Ferdinand", „Herzogin von Hohenberg", zwischen Linz—Wien mit je 1000 Personen Fassungsraum, die Postdampfer „Budapest", „Wien", Schönbrunn" zwischen Wien—Budapest mit je 1500 Personen Fassungsraum, endlich treten nun nach und nach für den Verkehr in Budapest bis Galatz 5 neue Dampfer in Dienst, von denen „Franz Joseph I." und „Wilhelm II" bereits schwimmen. Sie bilden den Stolz des Donauverkehres. Der „Franz Joseph I" und „Wilhelm II" wurden auf der Werft der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Budapest erbaut. Ihre Hauptdimensionen sind: Länge 78 *m*, Breite ohne Radkästen 9 *m*, Breite mit Radkästen 17·4 *m*; sie haben einen Tiefgang mit 30 *t* Kohle von 1·45 *m*. Die Totwassergeschwindigkeit im ruhigen Wasser beträgt 22 *km* pro Stunde; sie haben einen Fassungsraum für 2000 Personen. Die Maschinenanlage besteht aus 2 Doppelkesseln mit 360 m^2 Heizfläche und Dampfüberhitzern von 130 m^2 Heizfläche. Der Betriebsdruck beträgt 10·5 Atm. Für den Feuerungsbetrieb sind Gebläse, System H o w d e n, vorgesehen. Die Maschine ist eine Compound-Dampfmaschine folgender Hauptdimensionen: HD-Zylinder, Durchmesser 780 *mm*, ND-Zylinder, Durchmesser 1350 *mm*, Hub 1250 *mm*, Tourenzahl 45, mittlere ind. Leistung 1000 *PS*. Der Dampfer besitzt elektrische Beleuchtung, eine Eismaschine, elektrische Ventilation in sämtlichen Räumen, Dampfsteuer, 2 Dampfpumpen, auch für Feuerlöschzwecke verwendbar. Die so stolzen Dampfer sind die ersten Donauschiffe mit 3 Decks. Auf dem Hauptdeck achter befindet sich ein großer Speisesalon I. Klasse, in Mahagoni, die Sofas mit Gobelinstoff, anschließend daran sind ein Musik- und Konversationssalon. Im Vorschiff ist der Speisesalon II. Klasse gelegen. Kajüten und Gesellschaftsräume sind Schmuckstücke der Raumeinteilung und der modernen Interieurkunst. Vom Hauptdeck führt eine Freitreppe auf das Oberdeck, in den mit Sitzgelegenheiten ausgestatteten Vorraum, von dem breite Gänge nach vorne und achter zu den hellen und luftigen 22 Kabinen I. Klasse abzweigen; an die achteren Kabinen anschließend ist ein Lese- und Schreibsalon untergebracht; vorne sind Toiletten und Baderäume eingerichtet. Der Mittelaufbau vom vorne und achter freibleibenden Teil des Oberdeckes und dritte Deck über dem Mittelaufbau dienen als Promenadedeck. Im Raume des Schiffes sind vorne und achter von der Maschinen- und Kesselanlage Schlafplätze für Reisende II. und III. Klasse und für das Schiffspersonal eingebaut. Die Kommandobrücke mit allen der Navigation dienenden Apparaten ist auf dem dritten Deck vorne angeordnet. Die Erbauer dieser Dampfer haben in technischer Hinsicht Mustergültiges gegeben.

Die wichtigste Aufgabe der Gesellschaft ist natürlich der Frachtenverkehr. Eine Flotte von Zugdampfern schleppt Tag und Nacht die Bodenprodukte des Ostens bergwärts, sendet im raschen Stromfluge die Industrieerzeugnisse des Westens talwärts. Welch malerisches Bild, solch einen Zugdampfer mit 4 oder 5 und mehr Warenbooten, die den Inhalt von mehreren Eisenbahnzügen enthalten, vorüberziehen zu sehen! Im ruhig fließenden unteren Strome erhöht sich die Schlepperanzahl auf ein mehrfaches. Remorkör und Schleppe gleichen dort einem schwimmenden Dorfe. Die Gesamttonnenkilometerleistung eines der letzten normalen Betriebsjahre beträgt 1.296,860.000 *tkm*. Auch im Frachtendienste besteht das Bestreben nach höchster technischer Vervollkommnung. Der stärkste Zugdampfer ist gegenwärtig der Typ „Centaur"; er wurde gleichfalls auf der gesellschaftlichen Werft in Budapest erbaut. Seine Hauptabmessungen betragen: Länge 66 *m*, Breite über die Radkästen 16·5 *m*; er hat einen Tiefgang mit 30 *t* Kohle von 1·17 *m*. Seine Leistung auf der oberen Donaustrecke zu Berg beträgt: 5 Warenboote mit 2000 *t* Ladung, mit 13 *km*/Std. Totwassergeschwindigkeit (4 *km*/Std. gegen Land). Die Maschinenanlage besteht aus 4 Zylinderkesseln mit Überhitzung. Die Gesamtheizfläche der Kessel beläuft sich auf 400 m^2. Die Maschine ist dreistufig. Der Dampfer ist mit elektrischer Beleuchtung, Dampfsteuerung, einer Dampfankerwinde, einer Dampfpumpe, die auch für Feuerlöschzwecke verwendbar ist, und einem Ejektor für Bergungszwecke ausgestattet.

Schon gibt es Naturfreunde und Reisegenießer, die, ähnlich den reichen Amerikanern, die Tage auf dem Hudson verbringen, Donaufahrten aus reiner Passion unternehmen. Wer einmal in einer Mondnacht durch die Kazanenge, die Strudengau, die Schlinge bei Schlögen gefahren ist, vergißt den Eindruck nimmer mehr; wer im Frühlingsglanz, im Herbstfarbenrausch, die Wachau sah, wer die Schwermut der Mohács-Niederung, der Auen bei Gönyü, bei Ardagger, kennt, wer einen Nebelmorgen im Mündungsgebiet erlebte, der wird eine Dampferreise auf der Donau als tiefen, starken Eindruck fürs Leben buchen.

Digitized by Google

„Quebracholit“

Das aus Argentinien und teilweise aus Paraguay importierte gerbsäurereiche, spezifisch schwere Hartholz des Quebracho-Baumes (Loxopterigium Lorentzii) fand bis vor kurzem lediglich bei der Herstellung eines vorzüglichen Gerbeextraktes Verwendung.

Langwierige Versuche mit dem bei der Erzeugung dieses Extraktes als Rückstand verbliebenen zerkleinerten, ausgelaugten Hartholzes ergaben eine äußerst günstige Verwendung desselben bei der Herstellung verschiedener Kunststeine und Kunststeinmassen.

Das eigentümliche Zellengewebe des ausgelaugten Holzes, die schwere Brennbarkeit und das spezifische Gewicht desselben sowie der nach der Extraktion immer noch im Holz vorhandene, wenn auch geringe, Gerbsäuregehalt ergäben eine Unmenge für die Kunststeinfabrikation wertvoller — bisher nicht gekannter und unausgenutzter — Eigenschaften, die andere, besondere heimische Holzarten nicht aufweisen.

Der Quebracho-Baum, um den es sich hier handelt, ist der „rote“ Quebracho (Quebracho colorado), rot genannt wegen der rotbraunen Farbe, die das Holz alter Stämme bei längerer Lagerung annimmt, im Gegensatz zum „weißen“ Quebracho (Quebracho blanco), welche Holzart bedeutend minderer Qualität ist.

Die von Erfolg gekrönten Versuche, dieses ausgelaugte Quebracho-Holz mit verschiedenen Bindemitteln zu einem Kunststein bezw. Kunststeinmasse zu verbinden, ergaben die verschiedenen Variationen der Fabrikate, und zwar:

„Quebracholit“-Leichtsteine
für leichte Wände.

Diese Mauersteine vereinigen alle für Leichtsteine erforderlichen und vorgeschriebenen Eigenschaften und sind wie alle anderen Mauersteine von jedem Maurer auf die einfachste Art und Weise zu verarbeiten. Jedes Stück kann angepaßt werden, da diese Steine gesägt werden können.

„Quebracholit“-Leichtsteine finden überall dort Verwendung, wo Leichtsteine überhaupt zur Anwendung gelangen können.

Die aus diesen Steinen hergestellten Wände sind

n a g e l b a r, s c h a l l d ä m p f e n d, i s o l i e r e n d g e g e n K ä l t e u n d W ä r m e

und können als freitragende Wände o h n e T r a v e r s e n u n t e r l a g e gemauert werden. Bei der Herstellung der Wände gelangt, wie bei anderem Material, Kalk, Zement oder Gipsmörtel zur Anwendung, ebenso kann jeder gewünschte Mauerputz aufgetragen werden.

Für spezielle Zwecke werden diese Steine mit Asphalt imprägniert. Die Steine werden im österreichischen Formate, und zwar als Vollsteine angefertigt.

Aus diesem Material werden auch Platten und Steine in jeder Größe und Stärke auf Bestellung geliefert.

„Quebracholit“-Dielen
für Zwischenwände und Decken.

Diese Dielen sind aus demselben Material wie oberwähnte Leichtsteine hergestellt und außerdem mit Kokosfasern und Holzstäben armiert. Die Vorzüge dieser Dielen gegenüber anderen Gipsdielen sind: Geringe spezifische Schwere, große Isolationsfähigkeit sowie der Umstand, daß alle Quebracholit-Dielen nagelbar und sägbar sind und ferner eine ausgezeichnete Schallsicherheit bei Decken und Wänden bieten.

Fäulnis- und Schwammbildung sind bei Quebracholit-Dielen vollständig ausgeschlossen. Außerdem sind diese Dielen feuersicher.

„Quebracholit“-Dielen finden Verwendung wie alle anderen Gipsdielen:

bei Decken aller Art,
bei Zwischenwänden aller Art,
bei Isolierung von Scheddächern,
bei Trockenlegung feuchter Wände,
bei Dacheinbauten, Bodenräumen,
bei Ausstellungsbauten, Baracken und Magazinen.

Jene Baumaterialien der Neuzeit, die in verhältnismäßig kurzer Zeit außerordentliche Verbreitung gefunden haben, sind unstreitbar schon die gewöhnlichen

G i p s d i e l e n.

Digitized by Google

Die Verwendung dieses modernen Baumateriales an Stelle von Mauer- und Holzfachwerk bietet derart viele Vorteile, daß die Gipsdielen immer allgemeinerer Anwendung die Bahn brechen.

Es genügt schon die Erwähnung der allgemeinen Vorzüge:

als Raum und Belastung sparendes, rasches, trockenes Bauen,
die unanfechtbare Feuer- und Schallsicherheit,
die Vielseitigkeit der Verwendungsart
sowie die Billigkeit dieses Materiales,

um die Unentbehrlichkeit der Gipsdielen im Baugewerbe zu begründen.

Wie bei allen Materialien, die eine derart große Verbreitung gefunden haben, war es zweckentsprechend, ein Material zu schaffen und auf den Markt zu bringen, welches in jeder Hinsicht den gestellten Anforderungen voll und ganz entspricht, welches die Verwendung dieses Materiales in jeder Beziehung einwandfrei macht.

Ein solches Material bieten die allseits im Baugewerbe mit großem Interesse empfangenen

„Quebracholit"-Dielen und Ziegel,

„Quebracholit"-Dielen

haben außer allen schon erwähnten und anerkannten Vorzügen noch den Vorteil, daß sie nicht wie

gewöhnliche Gipsdielen

nur eine beschränkte Dauerhaftigkeit,
nur eine geringe Widerstandskraft

besitzen, daß sie beim Befestigen rissig werden, sich durchbiegen (ausbauchen) oder springen oder gar den Nägeln usw. keinen genügenden Halt bieten.

Die „Quebracholit"-Dielen werden ohne jegliche Beschädigung wie Bretter gesägt und genagelt. Sie können einmal montiert, wieder abgenommen und anderwärts verwendet werden.

Das Versetzen der Dielen geht ungemein rasch vor sich, die Dielen bleiben gerade, der Putz haftet vorzüglich, die fertiggestellten Wände und Decken werden rasch trocken und können in kürzester Zeit gemalt oder tapeziert werden.

Die „Quebracholit"-Dielen sind leicht und bieten bei zehnfacher Festigkeit gegenüber gewöhnlichen Gipsdielen wesentliche Ersparnis in Raum und Belastung.

Die Zusammenstellung des Materiales bei der „Quebracholit"-Dielenfabrikation bietet gegenüber gewöhnlichen Gipsdielen größere Feuerbeständigkeit, größere Wärme- und Schallsicherheit, größere Trag- und Durchbiegungsfestigkeit.

Ein Rissigwerden der Decken
und Wände ist ausgeschlossen.

Verwendung der „Quebracholit"-Dielen und -Ziegel.

Verkleidung von Decken als Ersatz für Holzschalung, Rohrung und Putz	(2, 2·5 bis 3 cm starke Platten),
Zwischenböden	(5, 7 bis 10 cm starke Platten),
Feuersichere Fehlboden	(3, 7 bis 10 cm starke Platten),
Mansardenverschalungen	(2 bis 2·5 cm starke Platten),
Sched- und andere Dächer	Verkleidung aus 3 bis 5 cm starken Platten oben, 2 bis 2·5 cm starken Platten unten,
Isolation kalter Wände	2, 2·5, 3, 5 bis 7 cm starke Platten,
Isolierung nasser Wände	(Dieselbe Ausführung),
Feuersichere Verkleidung von Bodenräumen . .	(2 bis 7 cm starke Platten),
Feuersichere Dacheinbauten	(Dieselbe Ausführung).
Herstellung von Dunstschläuchen und Züge für Brauereien, Stallungen, Fabriken usw. . .	(5 bis 7 cm starke Platten),
Zwischenwände aller Art	(5 bis 10 cm starke Platten oder Ziegel),
Wände für Maler- oder photographische Ateliers	(5 bis 10 cm starke Platten oder Ziegel),
Wellblechdachisolationen	(2 bis 5 cm starke Platten),
Ausbau von Krankenbaracken	(7 bis 10 cm starke Platten),
Militärbaracken	(Dieselbe Ausführung),
Ausstellungsbauten	(Dieselbe Ausführung).

Ausmauerung von Holz- und Riegelbauten,
Ausmauerung von Nischen und Blindfenstern und Türen,
Ausblenden schwacher Mauern usw. usw.

Digitized by Google

Königlich Ungarische

Fluss- u. Seeschiffahrts Actiengesellschaft.

Direktion:

Budapest, V., Mária Valéria u. 11.

Die Gesellschaft wurde im Jahre 1895 mit dem Ziele gegründet, den Personen- und Frachtenverkehr auf der Donau und deren Nebenflüssen aufzunehmen, fremde Fahrzeuge zu remorquieren und die Verbindung mit dem Meere über Sulina aufrechtzuerhalten.

Im ersten Jahrzehnt beschäftigte sich die Gesellschaft vorwiegend mit dem Transport von Massenwaren; im Jahre 1901 eröffnete sie jedoch den Verkehr über Pozsony—Wien—Korneuburg für Mehl- und Stückgüter, wodurch der Betrieb der Gesellschaft bedeutend erweitert wurde. Der Stückgutverkehr wurde im Jahre 1911 auf die ganze Donau, von Regensburg bis Galatz, ausgedehnt.

Im Jahre 1914 erhöhte die Gesellschaft ihr Aktienkapital mit 5 Mill. Kronen, im Jahre 1916 mit weiteren 5 Mill. Kronen auf 20 Mill. Kronen und hat ihre Betriebstätigkeit und den Schiffspark bedeutend erweitert und die Zahl ihrer Stationen vermehrt.

I. Regelmäßiger Güterverkehr:

Auf der Donau: zwischen Regensburg—Passau—Linz—Wien—Budapest—Belgrad—Orsova und Galatz;
Auf der Theiß und auf dem Bega-Kanal: zwischen Titel—Szolnok bezw. Nagybecskerek.

II. Regelmäßige Personen- und Güterfahrten:

Auf der Donau: zwischen Budapest und Dömös; Budapest und Eresi; Baja und Apatin; Vukovár und Ujvidék; Zemun-Belgrad—Orsova—Turn-Severin und Galatz.

Auf der Theiß: zwischen Szolnok und Csongrád; Csongrád und Szeged.

Auf der Save: zwischen Bosnaraca—Mitrovitza und Šabac; Klenak und Šabac.

III. Überfuhrfahrten:

Auf der Donau: zwischen Esztergom—Párkány und Kovácspatak; Visegrád und Nagymaros; Zemun und Belgrad.

Auf der Save: zwischen Klenak und Šabac.

Die Länge der von den Personendampfern befahrenen Strecke beträgt 1529 km, die von den Frachtendampfern 4289 km.

Der Schiffspark der Gesellschaft besteht aus:

59 Dampfer mit zusammen 24.960 ind. HP.
334 Schlepper mit 1,836.700·6 Meterzentner Tragfähigkeit.
108 Pontons und 1 Rettungsboot.

Die Reisebroschüre „Die Donau" ist bei der Direktion, Budapest, V., Mária Valéria u. 11 gratis erhältlich.

Digitized by Google

Gegründet 1842

Actien-Gesellschaft

der

Locomotivfabrik vormals G. Sigl in Wiener-Neustadt

Telegramm-Adresse: „Locomotivfabrik Wienerneustadt"

Fernsprecher: Nummer 6 Wr.-Neustadt

Bis Ende 1916 über **5350** Lokomotiven geliefert

Abteilung für Lokomotivbau:

Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen

Abteilung für Kesselbau:

Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:

Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art, Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall

Vorzüglichste Ausführung ! **Prompteste Bedienung**

Digitized by Google

Mollner Holzwarenfabriken und Sägewerke

ROTHMAIER & HUTJA

Ges. m. b. H.

Bureau: WIEN, IX/2, Währinger Gürtel Nr. 88

Holzwarenfabriken: MOLLN und LEONSTEIN, Oberösterreich.

Größte Spezialfabriken Österreich-Ungarns für Werkzeugstiele und Werkzeughefte, Patent-Triangelschnitt-Hefte, Handsägen und Sägebestandteile jeder Art sowie für Waschmaschinen, Wäschekluppen und alle Massenartikel aus Holz.

Betriebsleitung: Regensburg, Luitpoldhafen

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Betriebsleitung: Budapest, V. Rudolf-tér 1

Direktion: Wien, I., Schottenring 17

Stationen:

Wien: Wien-Zwischenbrücken, Wien-Kaiserplatz, Wien-Stadt (Station am Donaukanal im Stadtzentrum), Wien-Donaukaibahnhof

Budapest: Budapest-Rudolfskai, Buda (Ofener Seite), Budapest-Donauuferbahnhof

Belgrad, Deggendorf, Linz, Passau und Regensburg

Beschleunigter Dienst zwischen Wien und Budapest mit Doppelschrauben-Motorfrachtschiffen

Direkter Verkehr nach rumänischen und bulgarischen Donauhäfen und Eisenbahnstationen

CARL SEIDL & Cie.

Spedition

Kohlen u. Baumaterialien

WARNSDORF.

PATENTE:
Österreich, Ungarn, Deutschland, Belgien, Frankreich u. England.

AMINIUM

bleifreier, giftfreier und einzig bewährter Grundanstrich als

Ersatz für Bleiminium

zeichnet sich besonders durch seine **Deckkraft** und **Ausgiebigkeit** aus, infolgedessen stellt er sich bei weitem billiger als Bleiminium.

Profesit, Anstrich in verschiedenen Tönen von großer Deckkraft und Dauerhaftigkeit, ist **besser als alle anderen Deckanstriche,** eignet sich auf **Eisen, Holz** und **Mauerwerk** usw.

Spezialunternehmung für Anstriche sämtl. Eisenkonstruktionen.

Thomas Profes

Prag II. Wassergasse Nr. 38.

Digitized by Google

Erste Wiener
Großschlächterei-Aktiengesellschaft
WIEN — ST. MARX.

Verzeichnis der Stände:

Nr.	41:	I. Bez.	Stadionhalle.
„	43:	I. „	Hoher Markt.
„	4:	II. „	Volkertplatz.
„	38:	II. „	Vorgartenstraße.
„	16:	II. „	Radingerstraße.
„	31:	II. „	Im Werd.
„	93:	III. „	Augustinermarkt.
„	32:	III. „	Großmarkthalle.
„	7:	III. „	Viktualienhalle.
„	45:	III. „	Kleistgasse.
„	17:	III. „	Thomasplatz.
„	44:	III. „	Rudolfsgasse.
„	61:	IV. „	Naschmarkt.
„	72:	IV. „	Phorushalle.
„	33:	V. „	Pilgrambrücke.
„	37:	VII. „	Neubaugürtel.
„	8:	IX. „	Viriotplatz.
„	59:	IX. „	Zimmermannplatz.
„	2:	X. „	Kolumbusplatz.
„	6:	X. „	Eugenplatz.
„	28:	X. „	Quellenstraße.
„	18:	XI. „	Enkplatz.
Nr.	5:	XII. Bez.	Schönbrunnerstraße.
„	19:	XII. „	Niederhofstraße.
„	36:	XII. „	Altmannsdorferstraße.
„	47:	XII. „	Eichenstraße.
„	20:	XIII. „	Hütteldorferstraße.
„	35:	XIII. „	Lainzerstraße.
„	46:	XIII. „	Missindorfstraße.
„	21:	XIV „	Meiselstraße.
„	22:	XIV. „	Zollernsperggasse.
„	34:	XIV. „	Lobkowitzbrücke.
„	3:	XVI. „	Joh. Nep. Bergerplatz.
„	9:	XVI. „	Yppenplatz.
„	29:	XVI. „	Maroltingergasse.
„	10:	XVII. „	Dornerplatz.
„	23:	XVII. „	Wattgasse.
„	39:	XVIII. „	Gersthof (Markt).
„	68:	XVII. „	Dornbach (Alszeile).
„	40:	XIX. „	Sonnbergplatz.
„	1:	XX. „	Hannovergasse.
„	24:	XX. „	Innstraße.
„	11:	XXI. „	Stadlau (Bahnhofplatz).

Verzeichnis der Geschäfte:

Nr.	100:	I. Bez.	Trattnerhof.
„	12:	II. „	Taborstraße 55.
„	56:	II. „	Nordbahnhof.
„	66:	IV. „	Alleegasse 40.
„	57:	V. „	Kohlgasse 15.
„	63:	VI. „	Gumpendorferstraße 46.
„	13:	VII. „	Lindengasse 37.
„	58:	VII. „	Neubaugürtel 21.
„	81:	VIII. „	Albertgasse 6.
„	94:	VIII. „	Schulgasse 2.
„	42:	IX. „	Alserstraße 12.
„	70:	XIII. „	Linzerstraße 432.
„	62:	XIII. „	Breitenseerstraße 23.
Nr.	82:	XIV. Bez.	Sechshauserstraße 35.
„	83:	XIV. „	„ Koscherb.
„	26:	XV. „	Westbahnhof.
„	27:	XV. „	Mariahilfer Gürtel 1a.
„	30:	XV. „	Turnergasse 23.
„	84:	XVI. „	Storchengasse 4.
„	71:	XVI. „	Ottakring, Polizeibeamtenhäuser, Herbststraße 114.
„	48:	XVII. „	Kalvarienberggasse 24.
„	15:	XVIII. „	Gentzgasse 59.
„	60:	XIX. „	Zwischenbrücken, Eisenbahnhäuser.
„	95:	XIX. „	Döblinger Hauptstraße, Sommerg.
„	14:	XXI. „	Magistratisches Bezirksamt.

Verkaufsstellen in der Provinz:

Nr.	64:	Salzburg.
„	65:	Klosterneuburg.
„	67:	Karlsbad, Städtische Markthalle.
„	59:	Marienbad.
„	73:	Ebensee.
„	75:	Mödling.
„	76:	Baden, Weilburggasse.
„	77:	Karlsbad, Ob. Markt.
Nr.	79:	Mödling, Franz Josefsplatz.
„	80:	Liesing.
„	85:	Mauer.
„	89:	St. Pölten.
„	90:	Amstetten.
„	91:	Purkersdorf.
„	92:	Wöllersdorf.

Kasernen:

Nr.	49:	II. Bez.	Erzherzog Wilhelm-Kaserne.
„	50:	III. „	Heumarktkaserne.
„	50:	III. „	Rennwegkaserne.
„	52:	VII. „	Stiftskaserne.
Nr.	53:	IX. Bez.	Roßauer Kaserne.
„	54:	XIII. „	Breitenseer Kaserne.
„	74:	XIII. „	Baumgartner Kaserne.
„	55:	XXI. „	Kagraner Kaserne.

Digitized by Google

K. k. Hof- Lieferanten

Wieschnitzky & Clauser's Nachf.

Wien, I., Wallfischgasse Nr. 8

offerieren

Grassamen, Mischungen für Bahndämme

immerwährende Rasen und für Futterzwecke. — Alle Arten land- und forstwirtschaftliche Samen, Blumen- und Gemüsesamen.

Kataloge und Kostenüberschläge gratis und franko.

Spezial-Angebot

auf Seifenersatz

BRIZOL und BRIZITOL.

Wegen Räumung des Lagers setzen wir, solange der Vorrat reicht, den Grundpreis für

BRIZOL von 15 auf 10

und für

BRIZITOL von 17 auf 12 Heller

per Stück ab Oberbřis inkl. Kistenemballage für alle jetzt noch einlangenden Aufträge, die direkt an uns nach Oberbřis zu richten sind, herab.

Außerdem gewähren wir jedem Kunden für seine effektiven Bezüge nachstehende Konsumprämien:

Bei einer Abnahme von mindestens	5 bis 9 Kisten		2%
„ „ „ „ „	10 „ 49	„	5%
„ „ „ „ „	50 Kisten und mehr		10%.

— Eine Kiste beinhaltet 500 Stück. —

Lieferungen erfolgen nur per Nachnahme.

Zentraldirektion der Westböhmischen Caolin- und Chamottewerke, Oberbřis.

Gesellschaft für elektrische Industrie A.-G.
Wien, I., Volksgartenstraße 3.

Elektromotoren, Dynamomaschinen, Transformatoren, Installationsmaterial.

Einrichtung von elektr. Licht- und Kraftzentralen usw.

Zweigbüros in Brüx, Graz, Klagenfurt, Leoben.
Fabrik in Weiz bei Graz.

□ Erste österreichische □
Spezialfabrik für Winden

August Guthmann

□ □ Ingenieur □ □

Siedin-Stixenstein, Südb.-Stat. Ternitz, N.-Ö.

Telegramm-Adresse: GUTHMANN STIXENSTEIN.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825 — **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: *a)* **Gebäude** samt deren Zubehör,
b) **Mobilien** aller Art,
c) **Bodenerzeugnisse** gegen Hagelschlag.

Reservefonds d. Anst.: K 9,940.670, Ges.-Versicherungssumme K 2.806,352.966. Anzahl der Mitglieder: 169.474.

Digitized by Google

M. J. ELSINGER & SÖHNE

GEGRÜNDET 1831

k. k. priv. Fabriken und Webereien Landgut-Wienerberg, Telfs, Lajta-Szt. Miklós, Politz a. d. Mettau.

Zentralbureau: **WIEN, I., Volksgartenstraße Nr. 1**

Fernsprecher Nr. 38.570 Serie.

Langjährige kontraktliche Lieferanten der meisten k. k. Staatsbahndirektionen, aller größeren Privatbahnen, Schiffahrts-Unternehmungen.

Niederlagen: **PRAG**, Tischlergasse 7, Fernsprecher 3176.; **BUDAPEST**, V. Báthory-utcza 6, Fernsprecher 3258.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 9/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftausströmer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugstrennungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftausströmer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftlangrahmen. — Bremsen-Regulierverrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Österreichische Mannesmannröhrenwerke

Gesellschaft m. b. H.

WIEN, IX.

Währingerstraße Nr. 6—8

liefern von ihren Werken in **Komotau (Böhmen)** u. **Schönbrunn** (Österr.-Schlesien) **nahtlose Mannesmannstahlrohre** aller Art, wie: Siederohre für Lokomotiv-, Lokomobil- und stationäre Kessel, Wellensiederohre Patent Pogany-Lahmann, Brotan Boxrohre für Lokomotivkessel, Rauchrohre für Überhitzer, glatt und gewellt, Rohrelemente mit geschweißten Umkehrenden für Überhitzer Patent Schmidt, ferner alle sonstigen Rohre für den Bahnbedarf, wie Zugstangenhülsen (Kuppelmuffen) für Waggons, Dampfleitungs- und Dampfheizungsrohre, Heizzylinder, Weichengestängerohre usw. Nahtlose Stahlmuffenrohre für Bleidichtung zu Gas- und Wasserleitungen, nahtlose Stahlrohrmaste für elektrische Beleuchtung und Stromzuführung, Telegraphen-, Telephon- und Blitzableiterstangen, Signalmaste, Schlagbäume, Kandelaber für Gaslicht u. a. m., Rohrschlangen für Kältemaschinen und Überhitzer, Stahlrohrbehälter für hochgespannte und verflüssigte Gase usw. usw.

Telegramme: **„Mannesrohr Wien."**

WENZEL FISCHER

BAU-, PORTAL- UND KUNSTSCHLOSSEREI

NEBST

EISENKONSTRUKTIONSWERKSTÄTTE

KARLSBAD FERNSPRECHER 591

Digitized by Google

Privilegirte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Einladung

zur zweiundsechzigsten ordentlichen

Generalversammlung

der stimmberechtigten Aktionäre der

privilegirten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft

am 5. Mai 1917.

Die Herren Aktionäre werden hiemit zu der auf Grund des § 35 der Statuten anberaumten zweiundsechzigsten ordentlichen Generalversammlung, welche Samstag, den **5. Mai 1917,** um 3 Uhr nachmittags, in Wien, im Industriehause, III/3, Schwarzenbergplatz 4, stattfinden wird, eingeladen.

Tagesordnung:

1. Genehmigung der Jahresrechnung und des Rechnungsabschlusses für das Jahr 1916 und Bestimmung über die Verwendung des Reinerträgnisses.

2. Wahl von Verwaltungsräten.

3. Festsetzung des Wertes der Anwesenheitsmarken der Verwaltungsratsmitglieder.

4. Wahl eines Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen des Betriebsjahres 1917.

Bezüglich des Stimmrechtes und der Ausübung desselben wird auf die Bestimmungen der §§ 30, 36 und 39 der gesellschaftlichen Statuten hingewiesen.

Der Besitz von je 20 Stück Aktien gibt das Recht auf eine Stimme, mit der Beschränkung jedoch, daß ein Aktionär in keinem Falle mehr als zwanzig eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen darf.

Das Stimmrecht kann auch durch einen Bevollmächtigten ausgeübt werden; letzterer muß jedoch ebenfalls stimmberechtigter Aktionär sein und kann außer 20 eigenen nicht mehr als 40 fremde Stimmen in sich vereinigen.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten von dem Vollmachtgeber ausgefüllt und eigenhändig unterzeichnet werden.

Die Herren Aktionäre, welche an der Generalversammlung teilzunehmen wünschen, werden eingeladen, ihre Aktien **spätestens bis inklusive 21. April 1917,** und zwar:

In **Wien:** bei der Kassa der k. k. privilegirten allgemeinen österreichischen Boden-Credit-Anstalt,

In **Budapest:** bei der Kassa der ungarischen allgemeinen Creditbank

gegen Empfangsbestätigung zu hinterlegen und die auf ihren Namen lautenden Legitimationskarten zur Generalversammlung in Empfang zu nehmen.

Die Herren Aktionäre werden ersucht, ihre Vollmachten spätestens bis 2. Mai 1917 bei dem **Sekretariate** der Gesellschaft in Wien, I., Schenkenstraße 8—10, abzugeben.

Die Zurückstellung der Aktien erfolgt nach abgehaltener Generalversammlung.

Wien, im April 1917.

Der vereinigte Verwaltungsrat.

Außerordentlich wohlschmeckend, ungemein kräftigend, appetitanregend, erzeugt raschest neues, gesundes Blut, eignet sich daher bestens nach großen Blutverlusten, also insbesondere für Verwundete.

Geschmackproben kostenlos von

J. Paul Liebe
Tetschen a. E.

Digitized by Google

AKTIEN-GESELLSCHAFT

DYNAMIT NOBEL

Fabriken: Preßburg, Zámky bei Prag, St. Lambrecht und Saubersdorf

Brisante Sprengstoffe
Sicherheits-Sprengstoffe
Sprengkapseln
Zündschnüre
Elektrische Zündung
Sicherheitslampen

KONZESSIONIERTES BUREAU FÜR SPRENGTECHNIK

WIEN, I. KOLOWRATRING 6

Digitized by Google

Sternickel & Gülcher

k. k. priv. Feintuch- und Modewaren-Fabrik

BIALA bei Bielitz.

Erzeugnisse: Woll- und stückfärbige Tuche für Militär, Eisenbahn u. Konfektion. Glatte u. Mode-Kammgarne.

Spezialitäten:

Feine Damentuche.
Egalisierungstuche.

Mitglied der Österreichischen Tuchlieferungsgesellschaft für das k. u. k. Heer von Offermann, Quittner, Schoeller und Konsorten.

AUSTRO DAIMLER

ZUGWAGEN

der 30·5 cm-Mörserbatterien

FELDBAHNTRAINS
:: FLUGMOTOREN ::

PERSONEN- UND LASTAUTOS

Österreichische Daimler-Motoren-Aktiengesellschaft

Fabrik: Wiener-Neustadt

Kommerzielle Direktion: Wien, I., Kärntnerring 17

Bayerischer Lloyd

Schiffahrtsgesellschaft mit beschränkter Haftung.

Sitz und Direktion:

Regensburg, Straubingerstraße 2.

Fernsprecher Nr. 490, 491, 492.
Telegrammadresse „Donaulloyd".

Zweigniederlassung für Ungarn:

Budapest V., Ferencz József-rakpart 33.

Fernsprecher Nr. 3493.
Telegrammadresse „Donaulloyd".

Agenturen und Landungsplätze:

Regensburg, Passau, Linz, Wien, Budapest, Orsova und Rustschuk.

Telegramm-Adresse: Creditbank, Friedland.

Basaltschotterwork Friedland

der

Landwirthschaftlichen Creditbank für Böhmen

Filiale in Friedland in Böhmen

liefert **Basaltschotter** in allen Korngrößen als Eisenbahnoberbauschotter, Straßenschotter, Deckschotter, Schotter für Betonbau sowie groben und feinen Basaltsand zur Besandung von Geh- und Promenadewegen und Bausand.

Jahreserzeugung zirka 30.000 m³.

Werk mit 3 Steinbrechern, 100 HP-Elektromotor, 60—80 Arbeiter sowie Anschlußgleis.

Österr. Postsparkassenkonto Nr. 46.057.

Digitized by Google

Schriften über Verkehrswesen.

Herausgegeben vom

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Bisher sind erschienen:

Erste Reihe, Heft 1: **Die Eisenbahntariftechnik.** Von Emil Rank, Inspektor der k. k. österreichischen Nordwestbahn. 1902 (V und 139 S.) K 1·60 (M 1·40).

Erste Reihe, Heft 2: **Die Sicherungsanlagen der Wiener Stadtbahn.** Von Hugo Koestler, k. k. Oberbaurat. Mit 1 Tafel. 1903. 8° (56 S. mit Figuren). K 1·20 (M 1).

Erste Reihe, Heft 3: **Die Umgestaltung der Eisenbahngütertarife Österreichs.** Eine Studie zur Verstaatlichung der Privatbahnen. Von Oskar Leeder und Dr. Heinrich Rosenberg. Mit 1 Karte. 1903. 8°. (51 S.). K 1·20 (M 1).

Erste Reihe, Heft 4: **Grundzüge für die ökonomische Anordnung des Verkehrsdienstes.** Von V. G. Boßhardt. Mit 3 Tafeln. 1903. 8°. (71 S.). K 1·40 (M 1·20).

Erste Reihe, Heft 5: **Das Lokalbahnwesen in Österreich.** Von Karl Pascher, k. k. Ministerialrat. Mit 5 Beilagen. 1904. 8°. (37 S.). K 1·20 (M 1).

Erste Reihe, Heft 6: **Die Eisenbahnen im Dienste des Krieges und moderne Gesichtspunkte für deren Ausnützung.** Von Eduard Zanantoni, k. u. k. Oberstleutnant im Generalstabskorps. 1904. 8°. (33 S.) K —·90 (M —·80).

Erste Reihe, Heft 7: **Kommentar zur neuen Signalordnung und zu den neuen Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst.** Von Ludwig Freund, k. k. Regierungsrat. 1904. 8°. (80 S.). K 1·80 (M 1·50).

Erste Reihe, Heft 8: **Entwicklung und Funktion der Bahnen niederer Ordnung.** Nach Vorträgen, gehalten in der Freien Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung an der k. k. Universität Wien, am 25. bis 30. November 1912. Von Dr. Heinrich Ritter v. Wittek, Geh. Rat, k. k. Minister a. D., Mitglied des Herrenhauses usw. 1912. 8°. (53 S.). K 1·40 (M 1·20).

Erste Reihe, Heft 9: **Leitende Grundsätze der Staatsbahnverwaltung.** Vorträge, gehalten auf Veranlassung der Freien Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung an der k. k. Universität Wien, am 25. bis 30. November 1912. Von Dr. Heinrich Ritter v. Wittek, Geh. Rat, k. k. Minister a. D., Mitglied des Herrenhauses usw. 1913. 8°. (59 S.). K 1·40 (M 1·20).

Österreichische Bahnbau- und Industrie-Gesellschaft m. b. H.

Fernruf 23301 **Wien, VIII., Albertgasse 34** Fernruf 23301

Telegramm-Adresse: Telefon-Austrobahnbau

Bau von normal- und schmalspurigen Gleisanlagen unter Garantie behördlicher Übernahme.

Anton Nowak & Sohn

Herren-Schneider

Spezialist für Damen- und Sportkostüme

Wien, I., Elisabethstraße 1 (Ecke Kärntnerstraße 44)

Fernsprecher Nr. 3353.

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Hois- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Brikettwerken in Dzieditz (Österr. Schlesien).

POLDISTAHL

Werkzeugstahl, Konstruktionsstahl, Schmiedestücke, Achsen u. Federn für Waggons und Lokomotiven.

POLDIHUTTE

Generaldirektion und Kaufmännische Direktion

WIEN, III. INVALIDENSTRASZE 5-7

Zentralverkaufsbüro **WIEN** III. Ditscheinergasse 1

Zentralverkaufsbüro **PRAG** VI. Mariengasse 55

Steinbrückor Zementfabrik

Steinbrück, Steiermark.

Hochwertiger Portlandzement, Ia. Weißkalk, Schotterwerk, Elektrizitätswerk.

K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Der gefertigte Verwaltungsrat gibt sich die Ehre, die Aktionäre der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zu der **am Montag, den 30. April 1917** um 12 Uhr mittags im gesellschaftlichen Bureau **(VI. Getreidemarkt 1),** stattfindenden

61. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsrates über die Geschäftsführung im Jahre 1916. — 2. Bericht des Revisions-Ausschusses über den Rechnungsabschluß pro 1916. — 3. Antrag des Verwaltungsrates über die Verwendung des Reinerträgnisses. — 4. Wahl des Revisions-Ausschusses. — 5. Wahlen in den Verwaltungsrat.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Maßgabe der Statuten ausüben wollen, **haben ihre Aktien bis inklusive 21. April 1917 in Wien** bei der k. k. priv. Österreichischen Länderbank; in **Prag** bei der Filiale dieser Bank; in **Graz** bei der Wechselstube der Steiermärkischen Eskomptebank und der Filiale der k. k. priv. Österreichischen Länderbank; in **Berlin** bei der Berliner Handels-Gesellschaft, der Deutschen Bank, der Nationalbank für Deutschland und der Bank für Handel und Industrie; in **Frankfurt a. M.** bei der Deutschen Vereinsbank und der Deutschen Effekten- und Wechsel-Bank; in **Stuttgart** bei der Württembergischen Vereinsbank mittels doppelt auszufertigender Verzeichnisse (wozu Formulare bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

WIEN, am 30. März 1917. **Der Verwaltungsrat.**

(Nachdruck wird nicht bezahlt.)

Digitized by Google

Akkumulatoren

für

Sicherungs- und Telegraphen-Anlagen.

Nur bewährte Typen, die bereits in großer Anzahl für Stellwerke mit Flügelkupplungen, Sperrfeldern, elektrischen Tastensperren, Spiegelfeldern, Preßgasvorsignalen, Zählwerken usw. zur Verwendung kamen.

Edison-Akkumulatoren.

Mit Offerten und Projekten stehen wir jederzeit kostenlos zur Verfügung.

Oesterreichische

Varta Accumulatoren

Gesellschaft m. b. H.

Wien, IV., Waaggasse 17/19.

BLAU & Co.

Werkzeug- und Werkzeugmaschinenfabrik

XX., Hellwagstraße 4–8 **WIEN** I., Wallfischgasse 12.

Fabrikation:

Präzisions-Werkzeuge
Bohrmaschinen
Schleifmaschinen

Wiederverkauf:

Drehbänke, Fräsmaschinen
Hobelmaschinen
Radialbohrmaschinen
Bohr- und Fräswerke usw.

Preßluftwerkzeuge und ganze Anlagen.

Georg Zugmayer & Söhne

Fabrik: Waldegg, Nieder-Österr.
Komptoir: Wien, I., Bräunerstr. 10

liefern in bester Qualität:

Kupferplatten für Feuerbüchsen (bis 3200 mal 10.000 mm). **Siederohrstutzen** und **Kupferrohre** ohne Naht. **Kupfer-, Voll-** und **Lochstangen. Kupferdraht,** rund und gekehlt. **Kupferbleche** in allen Dimensionen. **Kupfernieten, Beilagscheiben, Aluminiumbleche** und mehreres andere. **Raffination** von Alt- und **Abfallkupfer** auf **Walz-** und **Guß-Raffinade-Kupfer.**

Aktiengesellschaft für Bauunternehmungen

WESTERMANN & COMP.

WIEN, I., DOROTHEERGASSE 7

Telegrammadresse: Westermanncomp.

Durchführung aller Arten Bauausführungen. Hoch-, Tief-, Eisenbetonbauten, Fundierungen usw.

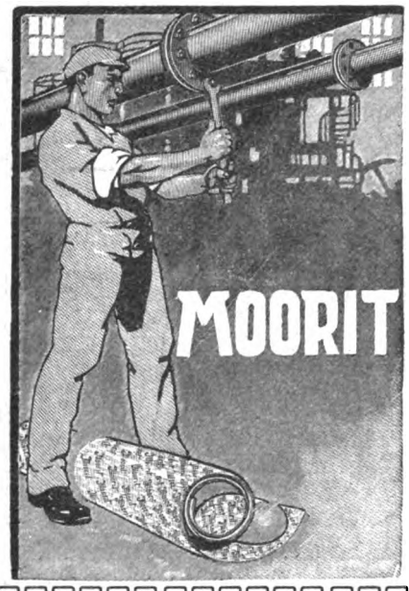
K. K. priv. österr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe.

Die **61. ordentliche Generalversammlung** findet am **4. Mai 1917, abends 5 Uhr** (I. Eschenbachgasse 9), statt. — Auf der Tagesordnung stehen die üblichen Verhandlungsgegenstände. Die Aktien sind bis spätestens 20. April d. J. zu deponieren, und zwar: in **Wien** bei der Liquidatur der Anstalt (I. Am Hof 6) oder bei den anderweitig bekanntgegebenen Stellen.

Wien, am 4. April 1917.

K. K. priv. österr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe.

Digitized by Google



Der intelligente Maschinist

verwendet für seine Dichtungen

nur

Erstklassiges Dichtungsmaterial

in Platten und Ringen, für höchste Dampfspannungen, Temperaturen und überhitzten Dampf etc.

Muster und Prospekte gratis.

JOSEFSTHALER GUMMIFABRIK. WIEN IX/4, Alserbachstraße 11.

Erzeugung sämtlicher technischer Gummiartikel für alle Zwecke der △ Industrie, für Eisenbahn- und Schiffahrtsgesellschaften. △

A. Fross- Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge

WIEN, XX/1.

Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge,
Motor-Omnibusse,
Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven,
Motor-Draisinen,
Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österr. internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon".

Stefan v. Götz & Söhne

WIEN, XX/1., Nordwestbahnstraße 53.

Zweigniederlassung:

PRAG, VII., Bubnaerstraße 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, mechanisch und rein pneumatisch.

Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen,
Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe.

Hand- u. Zugschranken mit u. ohne Vorläutesicherung.

Patent-Weichensperren.

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst, Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

Fernsprecher: 48172, 48175 und Interurban 48173, 48174.

K. Puschner & Co.

Erzeugung von Glaserdiamanten und Diamantenwerkzeugen.

Wien, IX/1.

Liechtensteinstraße Nr. 21

Fernsprecher: Stelle 8 von 4420.

JOSEF ROTTER

k. u. k. Hof-Laternenfakrikant

Neutitschein, Mähren.

Azetylenlaternen für sämtliche Zwecke, **Eisenbahnlaternen, Azetylenlaternen für Lokomotivbeleuchtung,** eingeführt bei den k. k. österr. Staatsbahnen, Schweizerischen Bundesbahnen, Holländischen Kolonialbahnen usw. **Azetylen-Handlaternen** für diverse Zwecke, Wagenaufseherlaternen, Streckensignallaternen. — **Azetylen-Semaphorlaternen, Azetylen-Hängelaternen,** sturm- und frostsicher, für Arbeiten im Freien besonders geeignet.

Neu! Azetylen-Führerstandlaternen. Neu!

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, Wien. I., Nibelungengasse Nr. 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr 16.

Digitized by Google

Stanford University Library NOV 26 1917

ÖSTERREICHISCHE

Eisenbahn-Zeitung

Schriftleitung und Verwaltung:
Wien, I., Nibelungengasse Nr. 3
Fernsprecher Nr. 355
Postsparkassenkonto der Verwaltung: Nr. 6245
Postsparkassenkonto des Klub: Nr. 50.698
Beiträge werden nach dem vom Zeitungsausschuß festgesetzten Tarife :-: bezahlt. :-:

ZEITSCHRIFT DES KLUB ÖSTERREICHISCHER EISENBAHN- UND SCHIFFAHRTS-BEAMTEN

Erscheint bis auf Weiteres am 1. u. 15. jeden Monats

Bezugszeit einschl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10, halbjährig K 5
für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6
im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10
Bezugstelle für den Buchhandel:
Waldheim, Eberle A.-G., Wien, VII., Seidengasse Nr. 3—9
Einzelne Hefte 40 Heller

Heft 9 | **Wien, den 1. Mai 1917** | **XL. Jahrgang**

Böhler-Stahl

Anerkannt erstklassiges Fabrikat von stets gleichmäßiger Güte für Werkzeuge u. alle sonstigen Verwendungszwecke mit hoher Beanspruchung

Wien, I.
Elisabethstraße 12

Gebr. Böhler & Co.
Aktiengesellschaft

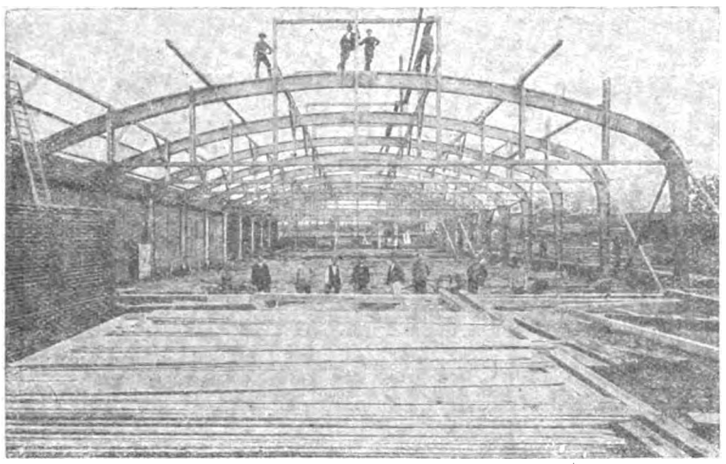
Budapest, VI.
Andrássy-út 41

Spezialfabrik für moderne

Schnelldrehbänke

Werkzeugmaschinenfabrik
Arno Plauert
Warnsdorf in Böhmen.

Digitized by Google



Montagehalle für Eisenbahn- und Militärbedarf.

Hetzer's neue Holzbauweisen.

Ausführung freitragender Hallen- und Dachkonstruktionen jeder Spannweite und Form.

Projekte, Kostenanschläge und Ingenieurbesuch kostenlos.

Bauindustrie

Gesellschaft für Baubedarf u. Bauausführung.

Wien, I., Stock-im-Eisenplatz 3/4

Fernsprecher: 4871, 7187.

AUSTRO DAIMLER

„Quebracholit"-Wände „Quebracholit"-Decken

Das beste und billigste Baumaterial. Ersatz für teuere Bretterschalungen und schwere Stein- und Ziegelwände,

Prospekte und Auskünfte: **Jos. Umlauft & Co., Ges. m. b. H., Bodenbach.**

Digitized by Google

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Alpenländische Drahtindustrie

F. Jergitsch' Söhne

WIEN

I. Friedrichstraße 4

neben Opern-Kino

Fernspr. 7480

FABRIKEN IN

WIEN, XI. Brambillagasse 11
GRAZ, Wienerstraße Nr. 186
KLAGENFURT.

Illustrierte Kataloge gratis.

Roessemann & Kühnemann

WIEN, IX., Porzellangasse 45

Berlin • Budapest • Prag • Lemberg • Agram

Fabrik für

Feld- und Rollbahnen, Hängebahnen, Elektrohängebahnen, Drahtseilbahnen, Waggonfabrik

Lokomotiven jeder Art

Bau von Schleppbahnen, Bremsbergen, Kühlanlagen nach bewährtem System, Betonmischmaschinen, feuersichere Türen nach Patent „Kücken"

Gegründet 1842. Gegründet 1842.

Bis Ende 1915 über 5300 Lokomotiven geliefert.

Telegramm-Adresse: **Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt.**
Telephon-Nummer 6 Wiener-Neustadt.

Actien-Gesellschaft

der

Lokomotivfabrik

vormals

G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Abteilung für Lokomotivbau:

Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart, für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen.

Abteilung für Kesselbau:

Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate, sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe.

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:

Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art. Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall.

Vorzüglichste Ausführung. Prompteste Bedienung.

Mollner Holzwarenfabriken und Sägewerke

ROTHMAIER & HUTJA

Gesellschaft m. b. H.

Fabriken: **Molln, O.-Ö.** an der Steyrtalbahn — Burcaus: **Wien, IX/2.** Währinger Gürtel 88

Größte Spezialfabriken Österreich-Ungarns für

Werkzeugstiele und Werkzeughefte.

Fabrikation der patentierten

Tri-Angel-Sohnitt-Hefte

für Feilen und Stemmeisen, erfordern kein Vorbohren und Einbrennen; ermöglichen absolutes, dauerndes Festhalten des Werkzeuges!

Ersparnis im Betriebe 75%.

Anerkannt und in steter Verwendung bei den meisten Bahnwerkstätten des In- und Auslandes und großindustriellen Betrieben.

Schaufel-, Krampen-, Hacken- u. Hammerstiele aus bester Rotbuche, Weißbuche u. Esche. **Hammerstiele aus Ia. bosnischem Dörndlholz** maschinell hergestellt, anerkannt vorzüglicher Qualität.

Sämtliche Holzbehelfe für Bahnbedarf zu den billigsten Preisen.

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 — **Wien X/1** — Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

Digitized by Google

G. WINIWARTER

Blech- und Bleiwaren-Fabrik

WIEN, I. GETREIDEMARKT 8

Fabrik in Gumpoldskirchen (Niederösterreich)
Niederlage: Budapest, VI., Vilmos császár ut. 31)

ERZEUGT UND LIEFERT BILLIGST:

Bleirohre, Bleibleche, Bleiapparate, Hartbleiarmaturen, Bleiguß jeder Art. K. k. priv. verzinkte Hilgersche Dachpfannen, System Fiers, anerkannt bestes und leichtestes Eindeckungsmaterial, für alle Arten Dächer verwendbar. Bleiplomben, Bleisiphons, Bleidraht usw.

Zinnrohre, Zinnbleche, Zinndraht usw. Verzinkte, verbleite und verzinnet. Eisenbleche. Verzinkte und verzinnte Eisendrähte. Zinkblech, Kupferblech Weißblech, Lotzinn, Lagermetall usw.

Spezialität: Verzinkte und schwarze Well- und Trägerwellbleche für Eindeckungen, freitragende Dächer, feuersichere Wände und Türen, Brücken-, Decken- und Stiegenkonstruktionen usw.

Autogen-Gasakkumulator KRÜKL & HANSMANN

Gesellschaft m. b. H.

Wien, VI., Mollardgasse 85a, ab Mai 1917 VI., Dreihufeisengasse 3

Dissousgas- und Sauerstoff-Werke

Spezialfabrik f. autogene Schweiß- u. Schneideanlagen

Spezialkonstruktionen für Eisenbahnzwecke:

Radreifen-Ab- und Aufziehfeuer, Stationsbeleuchtungsanlagen, Schneideapparate und Dissousgasfackeln für Rettungswagen usw., Dissousgas für Signal-, Waggon- und Lokomotivbeleuchtung

Anlagen zur Erzeugung von flüssigem Sauerstoff für Sprengzwecke

Für Ungarn: Ungarische Autogen-Gasakkumulator A.-G. vorm. Ungarische Dissousgas A.-G., Budapest, IV., Koronaherceg-utca 5

Oesterreichische Flugzeugfabrik Aktiengesellschaft Wiener-Neustadt

Lieferantin der k. u. k. Heeresverwaltung
und der k. u. k. Marine

Gesellschaft für elektrische Industrie A.-G.
Wien, I., Volksgartenstraße 3.

Elektromotoren, Dynamomaschinen, Transformatoren, Installationsmaterial.
Einrichtung von elektr. Licht- und Kraftzentralen usw.
Zweigbüros in Brüx, Graz, Klagenfurt, Leoben.
Fabrik in Weiz bei Graz.

Georg Zugmayer & Söhne

Fabrik: Waldegg, N.-Ö.
Komptoir: Wien, I., Bräunerstraße 10

liefern in bester Qualität: Kupferplatten für Feuerbüchsen (bis 3200mal 10.000 mm). Siederohrstutzen und Kupferrohre ohne Naht. Kupfer-, Voll- und Lochstangen. Kupferdraht, rund und gekehlt. Kupferbleche in allen Dimensionen. Kupfernieten, Beilagscheiben, Aluminiumbleche u. m. a. Raffination von Alt- und Abfallkupfer auf Walz- und Guß-Raffinade-Kupfer.

LIMAN & PETZOLD

WIEN, XII., Pottendorferstraße 19

Fabrik für Bahnbedarf und Eisenbau

„FOX-ALL" Hochdruck-Dichtungsplatten

Alleinige Lieferanten
POPPER, FISCHL & Co., Wien
II/1. Lichtenauergasse 1.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 9. Wien, den 1. Mai 1917. XL. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — **für das Deutsche Reich:** Ganzjährig M 12, halbjährig M 6; — **im übrigen Auslande:** Ganzjährig F 20, halbjährig F 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Sektionschef Dr. Ing. e. h. Karl Gölsdorf und der neuzeitliche österreichische Lokomotivbau. Von Dr. techn. R. Sanzin. (Schluß.) — Berechnung der Dienstzeit im Kriege. — Schiffahrt: Österreichischer Wasserstraßentag in Wien. Nordsee-Weser-Werra-Main-Donau. Schiffahrt auf dem Memelstrom. — Verschiedenes: Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten. Die Gütertarife in Österreich, Ungarn und Deutschland. Neue Maßnahmen für den raschen Wagenumlauf im Kohlenverkehr. Einnahmen und Verzinsung der preußischen Staatsbahnen im Jahre 1915. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Anzeigen.

Dienstag, den 8. Mai, um 6 Uhr abends

Wählerversammlung.

Beschlußfassung über die der Hauptversammlung am 15. Mai 1917 vorzuschlagenden Herren für die Wahl eines Vizepräsidenten, eines Schriftführers und von fünf Mitgliedern des Ausschußrates, ferner der Rechnungsprüfer und deren Stellvertreter.

* * *

Dienstag, den 8. Mai, um 1/2 7 Uhr abends, Klubversammlung. Vortrag des Herrn k. u. k. Hauptmann Wilhelm Thurner vom Pressedienst des k. u. k. Kriegsministeriums „Von allen vier Fronten" mit Lichtbildern. Eingeführte Gäste willkommen. Mit diesem Vortrage schließt die diesjährige Vortragszeit.

* * *

Dienstag, den 15. Mai 1917, vor Beginn der 40. ordentlichen Hauptversammlung findet die Verteilung der Diplome und silbernen Ehrenzeichen an jene Klubmitglieder statt, die dem Klub seit 25 Jahren ununterbrochen angehören.

Es sind dies die Herren:

Ing. Anton Adelberg, Staatsbahnrat, Gustav Bernklau, Oberinspektor der k. k. österr. Staatsbahnen i. R., Siegfried Burger, Oberinspektor der k. k. österr. Staatsbahnen, Wilhelm Drahtschmidt Edler von Bruckheim, k. k. Hofrat, Dr. Friedrich Feldscharek, Staatsbahnrat, Georg Wittmann, Oberrevident der k. k. österr. Staatsbahnen. Dr. Alfred Wolf-Eppinger, Oberstaatsbahnrat.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Einladung.

Der Ausschußrat beehrt sich hiemit, zu der am

Dienstag, den 15. Mai 1917, 6 Uhr abends

im

Versammlungssaale des Klub, I. Nibelungengasse 3

stattfindenden

XL. ordentl. Hauptversammlung

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten

einzuladen.

Tagesordnung:

1. Bericht des Ausschußrates über das Klubjahr 1916.
2. Bericht der Rechnungsprüfer.
3. Wahl eines Vizepräsidenten, eines Schriftführers und von fünf Mitgliedern des Ausschußrates, ferner der Rechnungsprüfer und deren Stellvertreter.
4. Beschlußfassung über etwa angemeldete Anträge.

Es wird ersucht, dieser Versammlung beizuwohnen und etwa beabsichtigte Anträge (Punkt 4 der Tagesordnung) bis längstens 7. Mai dem Präsidium bekanntgeben zu wollen.

Der Ausschußrat

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Zur Beachtung! Sollte die einberufene Hauptversammlung mangels der satzungsmäßig erforderlichen Anzahl von Mitgliedern (mindestens ein Zehntel der Gesamtzahl der Klubmitglieder) nicht abgehalten werden können, findet um 6 1/2 Uhr (also eine halbe Stunde später) eine außerordentliche Hauptversammlung statt, die ohne Rücksicht auf die Zahl der Anwesenden beschlußfähig ist.

Berichtigung.

In dem Aufsatze: „Der Krieg und die österreichischen Privatlokalbahnen" von Ing. Haller im Hefte 8 vom 15. April d. J. ist ein sinnstörender Druckfehler stehen geblieben, den wir zu berichtigen bitten. Auf Seite 77, rechte Spalte, Zeile 4 von unten soll es heißen: „bildet heute eine (statt keine) Gefahr für den Staat".

Die Schriftleitung.

Digitized by Google

Sektionschef Dr. Ing. e. h. Karl Gölsdorf und der neuzeitliche österreichische Lokomotivbau.

Von Dr. techn. R. Sanzin.

(Mit 5 Abbildungen.)

(Schluß zu Heft 8.)

Später erwies es sich erforderlich, für die Arlberg- und Tauern-Strecke eine Schnellzug-Lokomotive mit fünf gekuppelten Achsen zu schaffen, um den stets wachsenden Zuglasten Rechnung zu tragen. Es entstanden da die 1-E-Lokomotiven der Reihe 280 und 380. Letztere vermag auf der Tauern-Strecke mit langen Steigungen von 28·1‰ Zuglasten von 320 *t* mit 30 *km*/St. zu fördern.

Gölsdorf ist dann noch einen Schritt weiter gegangen und hat auch die sechsfache Lokomotivkupplung in ebenso einfacher Weise erfolgreich durchgeführt. Diese 1-F-Lokomotive der Reihe 100 ist ebenfalls eine Gebirgs-Schnellzuglokomotive. Sie ist berufen, auf den schwierigen, eingeleisigen Gebirgstrecken bei möglichster Steigerung der Zugfolge die Leistungsfähigkeit so weit zu steigern, als es die Bahnanlage noch zuläßt. Diese Lokomotive ist die erste in Österreich, die dauernd Leistungen von 2000 *PS* gestattet. Auch diese von Gölsdorf im Jahre 1911 geschaffene Bauart hat im Ausland schon Nachahmung gefunden (Abb. 3).

Die sechsfache Lokomomtivkupplung wendete Gölsdorf auch noch an einer überaus kräftigen Zahnrad-

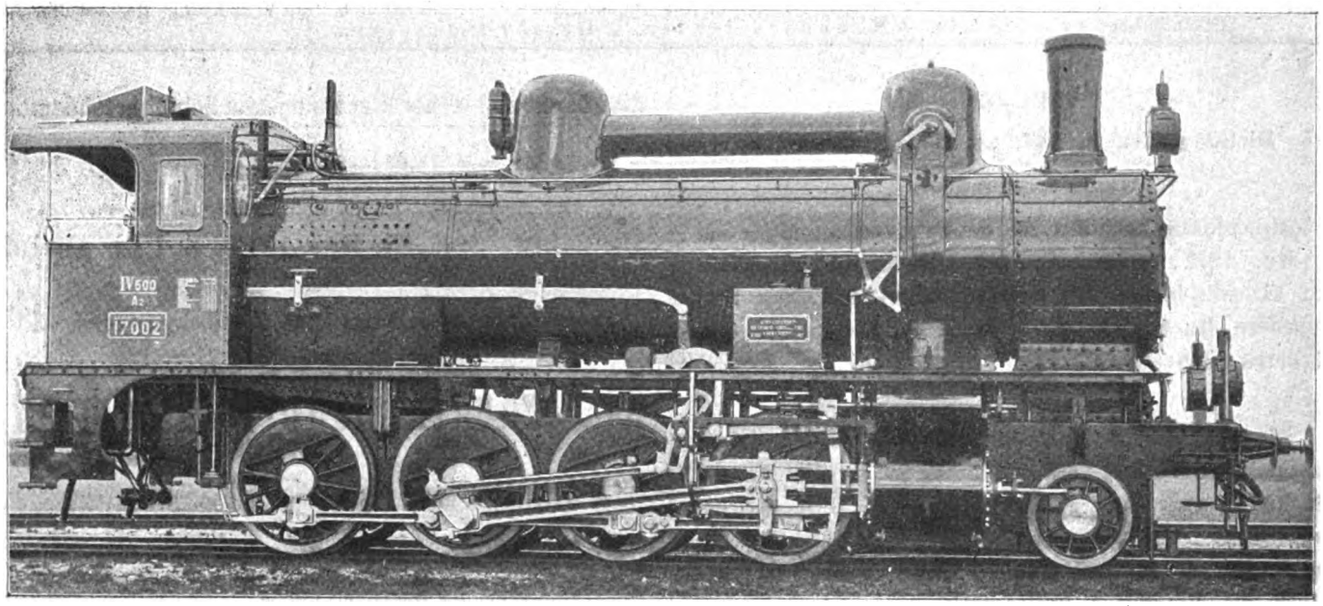


Abb. 1.

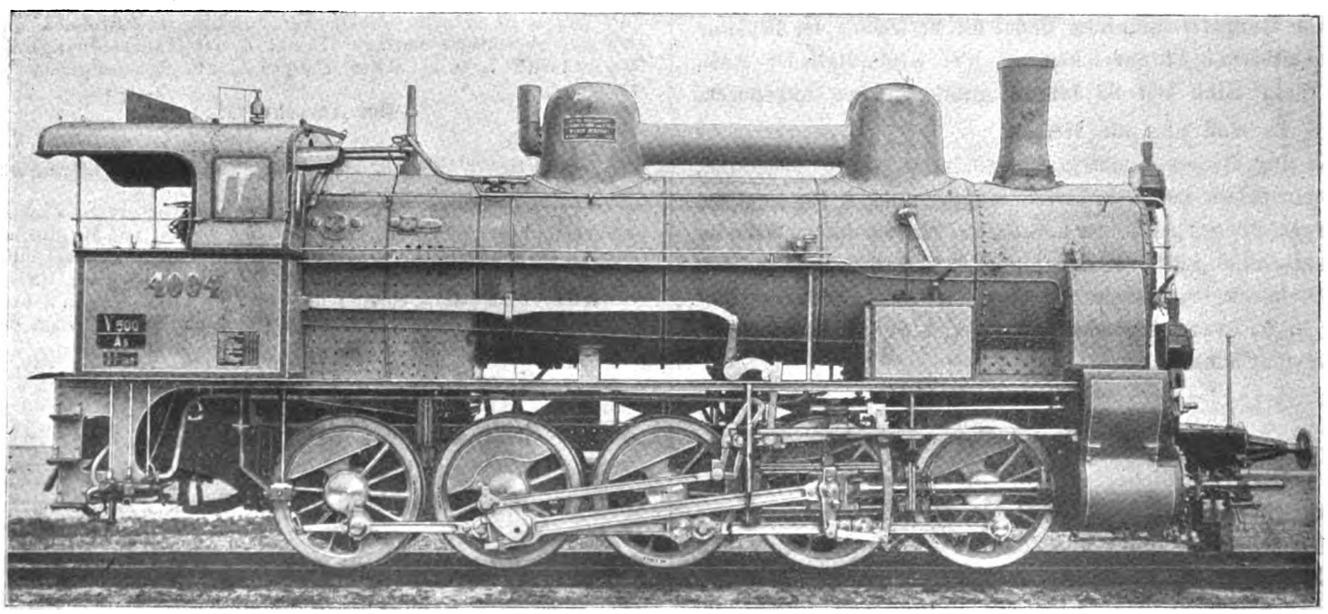


Abb. 2.

Digitized by Google

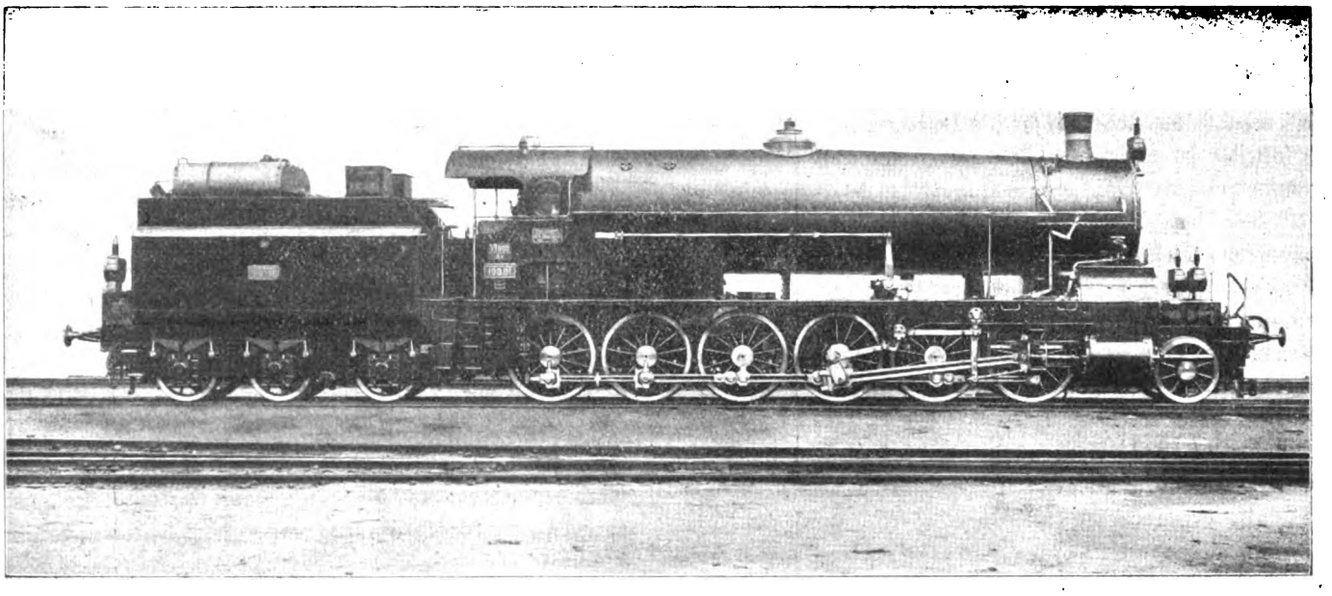


Abb. 3.

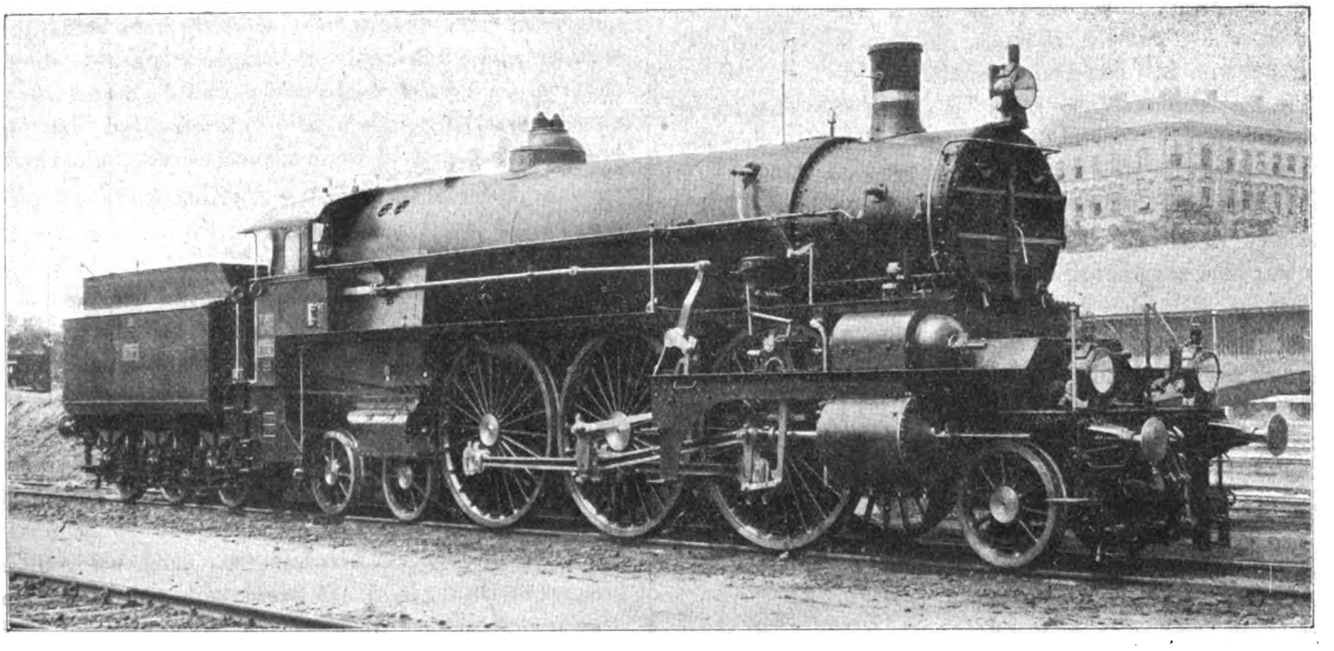


Abb. 4.

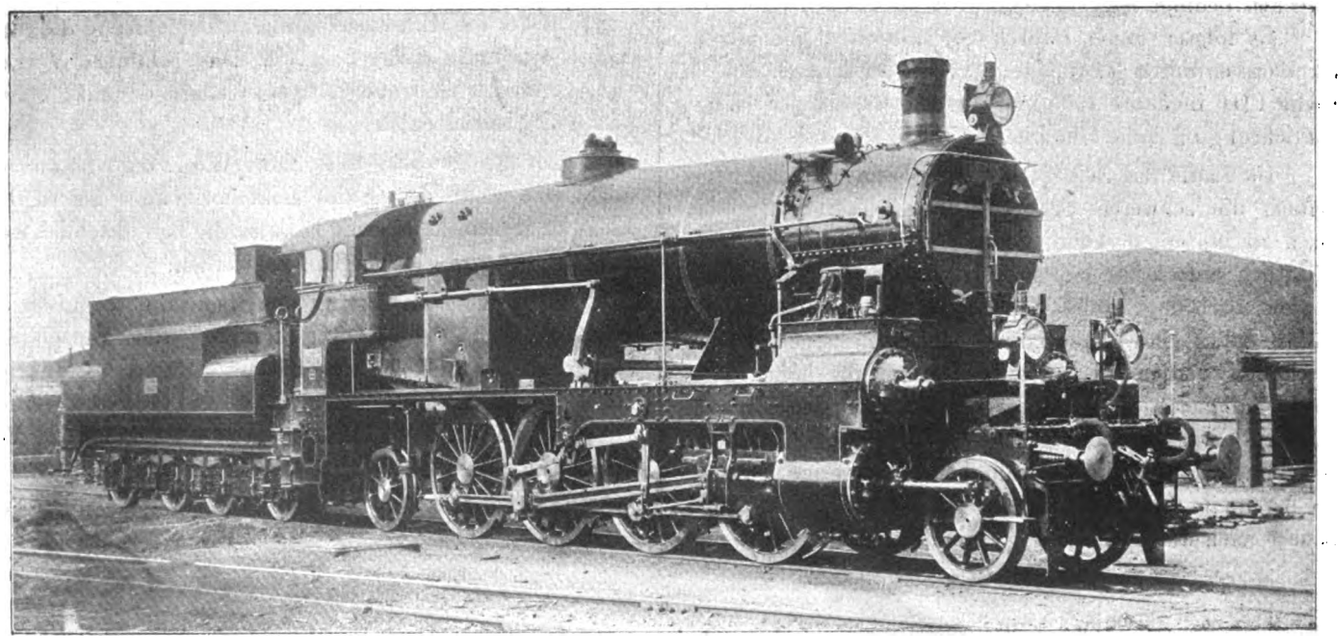


Abb. 5.

Digitized by Google

lokomotive für die Strecke Eisenerz—Vordernberg an, bei der es sich ebenfalls darum handelte, unter Beibehaltung der bestehenden Zahnstange die Leistungsfähigkeit soweit als möglich zu steigern. Diese mit Reihe 269 bezeichnete Lokomotivbauart ist gerade doppelt so leistungsfähig als die bisher auf dieser Strecke in Verwendung stehende Lokomotive Reihe 69.

Aus irgend welchen, heute nicht mehr feststellbaren Gründen entschloß man sich bei den Staatsbahnen erst sehr spät für eine 2-C-Lokomotive. Es ist das die Bauform, die schon 1883 in Gölsdorfs Verlesungsheft entstanden ist. Der erste amtliche Entwurf Gölsdorfs ist mit der Jahrzahl 1889 versehen. Es kam jedoch erst im Jahre 1898 zur Ausführung einer 2-C-Lokomotive. Die Leistungsvorschrift war indessen allerdings so widersprechend und schwierig ausgestaltet worden, daß Gölsdorf gegen seine Gewohnheit zu ganz ungewöhnlichen Mitteln greifen mußte, allen Bedingungen der Vorschrift zu entsprechen. Es ist dies die Lokomotive Reihe 9 mit 2 Verbundzylindern zwischen den äußeren Rahmen, mit einem Niederdruckzylinder von 810 *mm* Durchmesser.

Die Südbahn hatte schon im Jahre 1896 eine starke 2-C-Lokomotive eingeführt, deren ganzer Aufbau eine Mitarbeit Gölsdorfs mit Sicherheit erkennen läßt.

Eine der hübschesten und erfolgreichsten Lokomotiven Gölsdorfs war die Lokomotive Reihe 108. Es war eine ausgesprochene Schnellzuglokomotive mit der Achsfolge 2B1, der Antlantic-Bauform. Sie ist noch zu einer Zeit entstanden, wo man annahm, daß leichte, besonders rasch fahrende Schnellzüge eine besondere Zukunft haben. Die Lokomotive Reihe108 vermochte auf wagerechter Strecke nahezu 300 *t* mit 100 *km*/St. zu befördern. Bei einer Versuchsfahrt konnte sogar eine Höchstgeschwindigkeit von 144 *km*/St. erzielt werden. Der Schnellzugbetrieb bewegte sich aber bald in ganz anderen Richtungen. Die Schnellzüge wurden immer schwerer und auf große Geschwindigkeiten wurde allmählich immer weniger Wert gelegt, was allerdings auch teilweise durch die ungünstigen Neigungs- und Richtungsverhältnisse der österreichischen Strecken bedingt ist.

Es folgten daher Bauten von stärkeren Schnellzuglokomotiven mit 3 gekuppelten Achsen. So die Lokomotive Reihe 1 D 0 im Jahre 1905 und dieselbe Bauart, jedoch mit Einrichtung für hohe Überhitzung Reihe 10 im Jahre 1909.

Im Laufe der Zeit stellte sich dann das Bedürfnis heraus, die schweren Schnellzüge auch verhältnismäßig rasch zu führen, obschon dieser Vorgang nicht nur wirtschaftlich anfechtbar ist, sondern auch in zugfördertechnischer Richtung große Schwierigkeiten verursacht. Es mußte daher eine ungewöhnlich starke Lokomotivbauart geschaffen werden, die auch gleichzeitig für hohe Fahrgeschwindigkeiten geeignet ist. Bei dem auf den österreichischen Staatsbahnen geringen zulässigen Achsdruck von nur 14·5 t war dies allerdings eine schwierige Aufgabe. Die bereits im Ausland für diese Zwecke verwendete Pacific-Bauart nach amerikanischem Vorbild mit der 2 C 1 Achsfolge war für österreichische Verhältnisse nicht verwendbar, da ihre Belastunge der Achsen meist 16 bis 18 *t* beträgt. Gölsdorf schuf daher 1908 eine Lokomotivbauart mit der Achsfolge 1 C 2, die bei günstiger Lastverteilung und einer größten Achsbelastung von nur 14·5 *t* doch die Unterbringung eines sehr leistungsfähigen Kessels ermöglichte.

Diese Lokomotivbauart mit der Bezeichnung Reihe 210, später mit Verwendung der hohen Dampfüberhitzung Reihe 310, ist die mächtigste Schnellzuglokomotive der k. k. Staatsbahnen. Sie erzielt Leistungen von 1800 *PS* und kann auf wagrechter Strecke Züge von 400 *t* mit 100 *km*/St. fördern (Abb. 4).

Es folgt dann noch im Jahre 1914 eine Schnellzuglokomotive Reihe 470 für Strecken mit mittleren Steigungen. Es ist eine 1-D-1-Lokomotive mit vergleichsweise sehr großer Zugkraft (Abb. 5).

Zahlreich sind die Bauarten, die Gölsdorf geschaffen hat. Der Bedarf einer großen Eisenbahnverwaltung mit vielen örtlich voneinander abweichenden Verhältnissen erfordert eine große Zahl von Lokomotivbauarten, die noch dadurch eine Vermehrung erfahren, daß die Betriebsverhältnisse sich ständig ändern. Die Anforderungen, die an den Lokomotivbau gestellt werden, wachsen von Jahr zu Jahr.

Einfach und wirksam, wie alle Konstruktionen Gölsdorfs ist auch seine Anfahrvorrichtung für Verbundlokomotiven, die seinen Namen zuerst bekannt gemacht hat. Sie wurde zuerst im Jahre 1893 an der Lokomotive Reihe 59 ausgeführt und ist seither bei allen Verbundlokomotiven der österreichischen Staatsbahnen und bei zahlreichen ausländischen Lokomotiven angewendet. Diese Anfahrvorrichtung besteht aus 2 kleinen Hilfseinströmungen im Niederdruckschieberspiegel, die mit dem Einströmrohr auf der Hochdruckseite in Verbindung stehen. Diese beiden Hilfseinströmungen sind so ausgeteilt, daß der Schieber sie nur beim größten Schieberhub, das heißt bei ganz ausgelegter Steuerung öffnet. Es strömt dann gedrosselter Hochdruckdampf in den Niederdruckzylinder und der Niederdruckkolben kann jederzeit ohne Schwierigkeit anziehen. Sobald die Steuerung etwas zurückgenommen wird, so öffnet der Schieber die Hilfseinströmung nicht mehr und die regelrechte Verbundwirkung tritt ein. Diese einfache Vorrichtung vermeidet die früher nötigen, vielteiligen und unzuverlässigen Wechselventile.

Um den gewaltigen Einfluß Gölsdorfs auf die allgemeine Entwicklung des Lokomotivbaues ins richtige Licht zu stellen, muß seine Einwirkung hauptsächlich nach 2 Richtungen hin hervorgehoben werden.

Es ist zunächst die zweckmäßige und technisch auf höchster Stufe stehende Durchbildung aller Einzelnteile. Dadurch fallen diese Teile sehr leicht aus und das erübrigte Gewicht kann für leistungsfähigere Kessel verwertet werden. Die Gölsdorfschen Lokomotiven sind daher im Vergleich zum Dienstgewicht ungemein leistungsfähig.

Gölsdorf hat es ferner verstanden, durch die harmonische Abstimmung aller Hauptverhältnisse die

Digitized by Google

spezifische Leistung der Lokomotiven bis zur möglichen Grenze zu steigern.

Beide Richtungen zusammengenommen stellen die Gölsdorfsche Bauweise dar, die zuerst an den Lokomotiven der österreichischen Staatsbahnen eingeführt, bald vielfach nachgeahmt wurde. Hierin liegt die Hauptbedeutung Gölsdorfs, dadurch hat er den Lokomotivbau um eine so gewaltige Stufe vorwärtsgebracht, wie vielleicht seit Stephenson kein anderer.

Mit unendlicher Liebe und Ausdauer behandelte Gölsdorf alles, was mit dem Lokomotivbau zusammenhing. Er war Tag und Nacht bei der Sache. Sein Fachwissen war unerreicht. Er war über jeden Fortschritt auf dem Gebiet des Lokomotivbaues in aller Welt unterrichtet. Aber auch die Geschichte des Lokomotivbaues beherrschte er wie wenig andere. Seine seltenen Sammlungen an Werken, Plänen und Bildern über die Geschichte des Lokomotivbaues vermachte er dem Deutschen Museum in München.

Gölsdorfs Erfindungen, Verbesserungen und die ganze neue Richtung, die er dem Lokomotivbau gab, waren das Ergebnis ernster, wissenschaftlicher Überlegung. Es ist ein natürliches Weiterbilden einer niemals stillstehenden Entwicklungsgeschichte. In dieser aber wird Gölsdorfs Name unvergessen sein.

Berechnung der Dienstzeit im Kriege.

Die Wiener Presse hat in den letzten Monaten den Gedanken wieder aufgegriffen, daß die Kriegsdienstzeit im Sinne des Gesetzes vom 27. Dezember 1875, betreffend die Militärversorgung des k. k. Heeres, der k. k. Marine und der k. k. Landwehr auch während dieses Krieges eine besondere Anrechnung werde finden müssen und dabei der Erwartung Ausdruck gegeben, daß auch die im Hinterlande unter den schwierigsten Verhältnissen den Dienst verschenden Staatsdiener dieser Bevorzugung teilhaftig werden sollten.

Es soll in keiner Weise das Verdienst irgend eines Teiles der Staatsbeamtenschaft auf Kosten der anderen herabgesetzt oder verkleinert werden, aber in diesen Zeilen soll von den Mühen und außerordentlichen Arbeiten der Bahnbediensteten besonders gesprochen werden.

Wenn in letzter Zeit für die im Hinterlande gebliebenen Bediensteten und Arbeiter das schöne Wort: „stille Helden" geprägt wurde, so ist damit wohl schon anerkannt, daß auch in diesen, vom eigentlichen Kampffeld weit entfernten Gebieten, eine Arbeit und eine Willensstärke verlangt wird, die weit über das Maß der gewöhnlichen Ansprüche in Friedenszeiten hinausgeht. Niemand hat mit der so überaus langen Dauer des Krieges gerechnet und es wurde daher allgemein gewetteifert, dem Staate für die Verteidigung gegen die Unzahl der Feinde so viel als möglich Kräfte zur Verfügung zu stellen, in der stillen Hoffnung, daß die Daheimgebliebenen, unter doppelter Anspannung der Kräfte, die Arbeit auch werden besorgen können. Wohlgemerkt, immer in der Hoffnung, daß diese Anspannung nur kurze Zeit währen werde. Das Schicksal hat es anders gewollt. Und nun rollt Jahr um Jahr vorüber, die Zahl der Arbeitskräfte wird immer geringer und die Kräfte der Zurückgebliebenen schwinden auch immer mehr. Der Vorzug der inneren Kampflinie kann nur ausgenutzt werden, wenn dem Heere die Verkehrsmittel zur Verfügung stehen und diese rasch und sicher arbeiten. Es hat die Anerkennung der ganzen Welt wachgerufen, was in dieser Beziehung die Eisenbahnen der Mittelmächte geleistet haben. Wieder soll keineswegs eine Herabsetzung der Tüchtigkeit der reichsdeutschen Eisenbahner Platz greifen, aber welche Hilfsmittel stehen diesen, welche uns zur Verfügung? Bei uns kommt doch immer neben der Arbeitsüberbürdung, neben dem Menschenmangel, ganz besonders die unzureichende Einrichtung der Eisenbahnen hinzu. Kleine Bahnhöfe, eingleisige Strecken, schwierige Neigungsverhältnisse u. dgl. m.

Trotz dieser mißlichen Verhältnisse und trotz des großen Mangels insbesondere an geschulten Bediensteten, hat die Eisenbahnerschaft Österreichs die an sie gestellte Riesenaufgabe zur Zufriedenheit der Heeresleitung gelöst. Es bleibt ein unauslöschliches Ehrenblatt in der österreichischen Eisenbahngeschichte, daß in diesem Kampfe der Verkehrsmittel die Eisenbahnen nicht nur nicht versagt haben, sondern vollauf den Anforderungen nachgekommen sind. Was da aber an sachlichen Einrichtungen fehlt, das mußte durch persönliche Tüchtigkeit und Rührigkeit ersetzt werden.

Zu all diesen Schwierigkeiten gesellte sich die ungemein wichtige Frage der Verpflegung der Bediensteten. Denn nicht wie bei einem anderen Industrieunternehmen sind bei der Eisenbahn sämtliche Arbeitskräfte örtlich beisammen und daher leicht zu versorgen. Auf unwirtlichen, langen Gebirgsstrecken zerstreut, wohnt das Heer der Arbeitskräfte, stundenweit entfernt von jeder menschlichen Behausung, in der Bergeinöde und weitab von jeder Straße. Diese Bediensteten sind einzig und allein auf die Verpflegung durch die Bahnverwaltung angewiesen. Zu den großen Sorgen der Aufrechterhaltung des Betriebes, der Beschaffung der Rohstoffe und Hilfsmittel, kam daher, im letzten Jahre besonders, die schwierige Beschaffung und Verteilung der Lebensmittel. Eine ganz neue Tätigkeit der Verwaltungsbeamten, eine der schwierigsten wirtschaftlichen Fragen, in einer Zeit der drängenden Not. Das waren und sind aber Nebenarbeiten; das übrige Geschäft läuft weiter und keineswegs einfacher und glatter als in Friedenszeiten. Die häufige Sperrung des Frachtverkehrs, die Zusammenfassung des Personenverkehrs in einigen wenigen Zügen, sind Vorkommnisse, die den Dienst nicht nur erschweren, sondern auch noch vermehren.

So könnte noch manches angeführt werden, was dafür spricht, daß unter den anerkannt „stillen Helden" der Arbeit und Entbehrung die Eisenbahner nicht den letzten Platz einnehmen und daß ihnen ebenso die Kriegszeit doppelt angerechnet werden sollte, wie dem im Felde stehenden Heere. Wir hoffen bestimmt, daß die Verwaltung in Anerkennung dieser Tatsachen diesem gerechten Wunsche aller Eisenbahner Rechnung tragen wird.

Dr. W. Kowarz.

Digitized by Google

SCHIFFAHRT.

Österreichischer Wasserstraßentag in Wien. Vor kurzem war der vom Gemeinderate der Stadt Wien einberufene vorbereitende Ausschuß zur Abhaltung eines österreichischen Wasserstraßentages versammelt und hat folgende Tagesordnung festgesetzt:

1. Geschichte und Entwürfe der österreichischen Wasserstraßen. Berichterstatter: Stadtbaudirektor Ing. H. Goldemund.

2. Bedeutung der bestehenden und der geplanten Wasserstraßen mit besonderer Hervorhebung des Donau-Oder-Kanales und seiner Verbindungen zur Elbe und Weichsel.

Berichterstatter: Reichsratsabgeordneter Max Friedmann (vom Standpunkte der Industrie);

Gemeinderat Landesausschuß Leopold Kunschak (vom Standpunkte der Lebensmittelversorgung);

Gemeinderat Alfons Herold (vom Standpunkte des Fremdenverkehrs).

3. Wie sollen die mitteleuropäischen Kanäle Österreichs zustandekommen?

Berichterstatter: Geheimer Rat Dr. Viktor Wilhelm Ruß.

4. Maßnahmen zur Hebung der österreichischen Binnenschiffahrt.

Berichterstatter: K. k. Hofrat und Binnenschiffahrtsinspektor a. D. Anton Schromm Edler v. Bodenelb.

5. Wechselbeziehungen zwischen Eisenbahn und Schiffahrt.

Berichterstatter: Exzellenz Dr. Heinrich Ritter von Wittek und k. k. Hofrat Generaldirektor Friedrich von Czatary.

6. Beschlußanträge.

Der Wasserstraßentag wird am 21. und 22. Juni in Wien in den Räumen des Konzerthauses abgehalten werden. Eingeladen sind die Regierungen der Donauuferstaaten, alle beteiligten öffentlichen Körperschaften, die Donaustädte usw., so daß man auf eine Teilnehmerzahl von ungefähr 500 bis 600 Personen rechnet.

Wir werden selbstverständlich dieser wichtigen Tagung unsere vollste Aufmerksamkeit widmen.

Nordsee-Weser-Werra-Main-Donau. Die Unterlagen für die endgültige Ausarbeitung des Bauplanes einer Weser-Werra-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße sind nunmehr fertiggestellt. Die Grundlage dieses Bauplanes bildet der von der Hauptversammlung des Vereines für Schiffbarmachung der Werra am 28. November 1915 in Hannoversch-Münden einstimmig gutgeheißene Plan des Senators F. W. Meyer in Hameln. Die Kosten der Vorarbeiten werden auf M 70.000 berechnet. Die Sonderausarbeitung der einzelnen Teilstrecken des 730 *km* langen Wasserweges wird mit dem bayrischen Kanalverein in Nürnberg gemeinsam durchgeführt; die Kosten werden gemeinsam getragen, die in Betracht kommenden Staatsregierungen, Bezirksverwaltungen, Kreise, Gemeinden, Vereine, Industrieverbände und Private haben erhebliche Zuschüsse geleistet und weitere Hilfe in sichere Aussicht gestellt. Voraussetzung des Gesamtplanes ist die Schiffbarmachung der Werra bis Wernshausen und darüber hinaus, die Herstellung einer Verbindung mit dem Main. Diese Schiffbarmachung soll von vornherein mit einem Tiefgang der zu kanalisierenden Werra durchgeführt werden, die 100 Tonnenschiffen auch während der wasserarmen Zeit regelmäßigen Verkehr gewährleistet; zu diesem Zweck werden zahlreiche Talsperren im Quellgebiet der Werra und ihrer Nebenflüsse angelet, die der Werra das nötige Speisewasser zuführen, außerdem aber in Verbindung mit Stauwerken der Kraftausnützung durch elektrische Überlandwerke dienen sollen. Die Fortführung der Wasserstraße von Wernshausen mit Anschluß des Coburger, Sonneberger und Hildburghäuser Industriebezirkes soll bis Bamberg und Nürnberg geschehen, um über Donauwörth Anschlußverbindungen mit Augsburg und München zu schaffen, damit auf diese Weise die Eisenerzlager in Oberfranken erschlossen und mit Hilfe einer neuen Großschiffahrtswasserstraße über den Weser-Rheinkanal diese Erze dem rheinisch-westfälischen Industriebezirk zugeführt werden können. Umgekehrt soll Kohle und Fertigeisen auf diesem Wege billiger nach Thüringen und Bayern verfrachtet werden. Um diese Verbindung mit Bayern von der Werra aus zu ermöglichen, soll gegenüber dem Bahnhof Grimmenthal das Gebirge durchbrochen werden. Hier soll eine Kanalscheitelstrecke von 38 *km* Länge mit Hilfe eines 9 *km* langen Tunnels hergestellt werden, wodurch der Kanal Bamberg ohne Benutzung von Hebewerken erreicht werden könnte. In östlicher Richtung sollen Lichtenfels-Kulmbach-Bayreuth einbezogen werden; eine Schleuse in Hallbach mit 23 *m* Gefälle im Niveau des Bamberger Hafens soll die Verbindung zum Main herstellen. Oberhalb Kaltenbrunn kann dann ohne jede Geländeschwierigkeit Nürnberg-Fürth erreicht werden. Von hier würde über Treuchtlingen bei Donauwörth die Donau erreicht, von wo ein besonderer Anschlußkanal nach München führen soll. Auf diese Weise wäre die Donau auf dem geradesten Wege über die Werra und Weser mit der Nordsee, aber auch mit dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet mit dem Weser-Rheinkanal verbunden, wodurch nicht allein der Binnenschiffahrt neue und große Ziele gesteckt, sondern auch die thüringische und oberfränkische Industrie neu belebt werden könnte.

Schiffahrt auf dem Memelstrom. Im Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt Berlin hielt vor kurzem Stadtbaurat Gauer, Tilsit, einen Vortrag über die Schiffahrtsverhältnisse auf dem Memelstrom. Er führte folgendes aus: Die mangelhaften Verkehrsverhältnisse im Osten sind in diesem Kriege recht unangenehm empfunden worden. Einerseits war das Eisenbahnnetz noch nicht vollständig, andererseits fehlte eine Schiffahrtsstraße im Osten noch so gut wie ganz; der Schiffahrtsweg Berlin—Königsberg bestand zwar, wies aber doch größere Mängel auf, da zeitweise nur kleinere Schiffe des niedrigen Wasserstandes wegen verkehren konnten. Nach den besetzten Gebieten hinein war an der Landesgrenze dem Schiffsverkehr auf Weichsel und Memel ein Ziel gesteckt, da beide Ströme in Rußland nicht ausgebaut sind. In ausführlicher Darlegung wies Gauer dann auf die Bedeutung des Memelstromes hin, dessen Stromgebiet fast ausschließlich in Litauen liegt und an Größe die Provinzen Ostpreußen, Westpreußen und Posen zusammen übertrifft. Die Länge des Memelstromes kommt der Bahnstrecke Berlin—Kowno gleich; sein Gefälle ist für die Schiffahrt durchwegs günstig. Während der deutsche Strom seit 300 Jahren gründlich reguliert und infolgedessen fast jederzeit für Fahrzeuge von 600 *t* schiffbar ist, ist der russische Teil überhaupt nicht reguliert worden. Sand und Steinriffe behindern die Schiffahrt schwer, so daß nur flachgehende Fahrzeuge verkehren können. Von großer Bedeutung ist die Flößerei auf dem Memelstrom und seinen Nebenflüssen; durch den Oginski-Kanal wird auch das Stromgebiet des Dnjepr mit dem der Weichsel verbunden, so daß auch aus jenem große Holzmengen zum Memelstrom gelangen. Der Wert der jährlich auf dem Memelstrom eingeführten Hölzer betrug vor Kriegsbeginn etwa 40 bis 50 Millionen Mark; im Jahre 1913 wurden 2,212.323 Festmeter Holz über die Grenze bei Schmalleningken eingeführt. Der Schiffsverkehr muß durch Regulierung des Stromes gehoben werden. Es müßte durch Ausbau des Stromes bis Grodno und seines größten Nebenflusses der Wilja bis Wilna, der Hauptstadt Litauens, erfolgen, so daß Fahrzeuge von 600 *t* auch diese Strecken jeder-

Digitized by Google

zeit befahren können. Nur dann kann Handel und Verkehr sich in dem stark kriegsbeschädigten Ostpreußen weiter kräftig entwickeln.

VERSCHIEDENES.

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. K. k. Reg.-Rat Dr. Rudolf Wiesner, Oberstaatsbahnrat im k. k. Eisenbahnministerium, ist durch Verleihung des Zivil-Verdienstkreuzes II. Kl. ausgezeichnet worden.

Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten, Wohltätigkeitsaufführung mit Orchester.

Zugunsten des Genesungsheimes für kriegsverletzte Eisenbahner und des Kurhauses in Rohitsch-Sauerbrunn des deutschösterreichischen Eisenbahnbeamten-Vereines fand am 20. April l. J. bei vollbesetztem Saale eine der besten Aufführungen statt, die unser Bruderverein bisher abgehalten hat. Die Aufführung trug durchwegs hohes künstlerisches Gepräge, alle Mitwirkenden boten ihr Bestes, zum Teile geradezu Glanzleistungen; allen voran der unermüdliche Chormeister des Vereines Karl Führich, der als Leiter aller Orchester- und Chorvorträge und Begleiter aller Einzelvorträge am Klavier Hervorragendes leistete.

An der Spitze der Vorträge stand Beethoven mit der Ouvertüre „Zur Weihe des Hauses" und mit dem Marsch und Chor, dem Türkischen Marsch und dem Chor der Derwische aus der Musik zu dem Schauspiel „Die Ruinen von Athen", von denen besonders der Türkische Marsch und der Chor der Derwische tiefgehende Wirkung erzielte. Dann folgten Lieder, gesungen vom k. k. Hofopernsänger Hermann Wiedemann, von Hugo Wolf und Rich. Strauß, von denen er namentlich den Wolfschen Gesang „Der König bei der Krönung" und die Straußsche „Heimliche Aufforderung" sowohl stimmlich wie musikalisch ganz ausgezeichnet vortrug, wozu die feine und vollendete Begleitung Führichs nicht wenig beitrug.

Einen künstlerischen Genuß ersten Ranges bot Professor Paul Grümmer durch seinen Vortrag des wunderschönen, technisch und musikalisch die höchsten Anforderungen stellenden Cello-Konzertes von d'Albert, begleitet vom Konzertvereins-Orchester, dessen Holzbläser sich in den herrlichen Zwiegesangstellen zum reinsten Klangzauber mit dem Cello vereinigten. An Stelle der stets absagenden Kammersängerin Lucy Weidt trat Kammersängerin Laura Hilgermann und sang ihren Hörern zu Herzen und zu Dank Lieder von R. Franz und J. Brahms; der tosende Beifall wollte kein Ende nehmen, so daß sie sich zu einer Zugabe entschließen mußte: „Elisabeths Gruß an die Festhalle" aus „Tannhäuser" (mit Orchesterbegleitung).

Nun folgten drei Chöre mit Orchesterbegleitung. Zuerst „Nun grüße dich Gott, Frau Mime" von Richard Heuberger, in dem Wiedemann das Baritonsolo sang, dann „Deutschlands Fahnenlied" von R. Knarr, riesig schwer und anstrengend für die Sänger und mit überladener Orchesterbegleitung, endlich „An das Vaterland" von M. Gulbins. Ich muß gestehen, daß mir dieser Chor am wenigsten gefallen hat. Denn das Ausdrucksvermögen und die Erfindungskraft des Vertoners reichten weitaus an die Worte von E. M. Arndt nicht heran, die zu den herrlichsten gehören, die in deutscher Sprache gedichtet wurden:

„Wo dir, o Mensch, Gottes Sonne zuerst schien,
Wo dir die Sterne des Himmels zuerst leuchteten,
Wo seine Blitze die Allmacht offenbarten
Und seine Sturmwinde dir mit heiligem Schrecken durch die Seele brausten:
Da ist deine Liebe, da ist dein Vaterland!"

Diese Worte sind selbst Musik im höchsten Sinne, sie ertragen keine andere Musik, außer vielleicht von R. Wagner — doch der ist lange tod!

Wagner hätte sicher Fafnerklänge zur Begleitung nicht ertönen lassen. Wenn man zu kurzen Atem hat, soll man solche himmelragende Höhen nicht ersteigen wollen. *Dr. H.*

Die Gütertarife in Österreich, Ungarn und Deutschland. Zur Erleichterung eines einheitlichen Vorgehens auf dem Gebiete der Tariffeststellung Österreichs, Ungarns und Deutschlands ist wiederholt, so auch bei der Berliner Märztagung des Deutsch-Österreichischen Wirtschaftsverbandes, empfohlen worden, die äußerlichen Tarifgrundlagen zu vereinheitlichen und die Tarifpolitik selbst im Geiste des in Erwägung stehenden Wirtschaftsbündnisses beider Reiche zu regeln. Ein Schritt auf diesem Wege ist vor kurzem in amtlichen Beratungen gemacht worden, die in München stattfanden. Vertreten waren die preußischen, bayrischen, sächsischen, die österreichischen und die ungarischen Staatsbahnen. Die Beratungen hatten die Aufgabe, eine Vereinheitlichung der Gütereinteilung und der wichtigsten Tarifbestimmungen vorzubereiten. Es wurde ein Ausschuß aus drei reichsdeutschen und je einem österreichischen und ungarischen Mitgliede gebildet, dessen Aufgabe es zunächst sein soll, die Möglichkeit und Zweckmäßigkeit einer Annäherung der deutschen und österreichisch-ungarischen Tarife zu prüfen. Das Ergebnis seiner Arbeit wird voraussichtlich noch in diesem Sommer den Bundesstaaten und den Regierungen Österreichs und Ungarns zur Entscheidung mitgeteilt werden.

Wir werden hierüber demnächst Darlegungen eines hervorragenden Fachmannes veröffentlichen.

Die Schriftleitung.

Neue Maßnahmen für den raschen Wagenumlauf im Kohlenverkehre. Der bestimmende Einfluß günstiger Wagenbeistellungsverhältnisse auf die Kohlenversorgung macht es den verantwortlichen Stellen zur Pflicht, neue Mittel aufzusuchen, um aus dem verfügbaren Stande an Fahrbetriebsmitteln größte Leistungen herauszuholen und die Beschleunigung des Wagenumlaufes noch weiter zu steigern. Soweit als möglich waren die Bahnverwaltungen bisher schon bemüht, diese Forderung durch Führung durchlaufender Kohlenzüge zu erfüllen. Auf diese Weise kann jedoch gegenwärtig nur ein verhältnismäßig geringer Teil des gesamten Kohlenversandes erfaßt werden. Denn der Verallgemeinerung der Kohlenbeförderung in geschlossenen Zügen wirkt die bestehende Sonderbehandlung der einzelnen Kohlensendungen entgegen, die durch die Vielheit der Absender und Empfänger und die vielen Kohlenarten bedingt ist. Soll daher im Wagenumsatz ein entscheidender Fortschritt erzielt werden, sollen künftig die zeitraubenden Umreihungen, Verschiebungen und Aufenthalte der mit Kohle beladenen Wagen in den Bahnhöfen auf ein Mindestmaß gebracht und die Wagen so rasch als nur irgend möglich ihrer Wiederverwendung zugeführt werden, so muß versucht werden, von der bisherigen Sonderbehandlung der Kohlensendungen abzugehen. Dies könnte durch Zusammenschluß der Kohlenwerke und Verschleißhäuser in den einzelnen Revieren zu Revierverbänden geschehen zu dem Zwecke, daß künftighin nicht die einzelnen Schächte, sondern diese Verbände die Kohle aufzugeben hätten, wobei dann auch, wenn tunlich, die Sendungen nicht an die Verbraucher selbst, sondern an die Vertretungen der Verbände in den Bestimmungsbahnhöfen zu richten wären. Die weitere Verteilung hätte durch diese Vertretungen zu erfolgen. Bildung von Aufgeber- und Empfängergruppen allein würde aber nicht hinreichen, es müßte vielmehr gleichzeitig eine Verringerung der handelsüblichen Kohlenarten herbeigeführt und seitens der Verbraucher auf die Zuweisung bestimmter Schachterzeugnisse verzichtet

Digitized by Google

werden. Die Versandbahnhöfe wären dann in der Lage, ohne zeitraubende Verschiebungen durchwegs geschlossene Züge nach den einzelnen Bestimmungsbahnhöfen oder bestimmten Streckenabschnitten zu bilden. Ebenso würden in den Übergangsbahnhöfen alle Verschubarbeiten unterbleiben und im Bestimmungsbahnhofe würde jedem Verbraucher die ihm zukommende Wagenanzahl der entsprechenden Kohlenart ohne Rücksicht auf den Erzeugerschacht und ohne nummernweise Aussuchung der Wagen zum Entladeplatze oder auf sein Werkgleis zugeschoben werden. Bei Beförderungshindernissen, mögen sie einzelne Wagen oder ganze Züge betreffen, könnte künftig die notwendige Parteiverfügung weit rascher eingeholt werden, wodurch langwierige Stillager, die oft zu den unliebsamsten Platzschwierigkeiten führen, vermieden würden. In Erkenntnis der hohen wirtschaftlichen Bedeutung dieser Angelegenheit hat das Eisenbahnministerium bei den beteiligten Stellen die den oben ausgeführten Gedanken entsprechenden Anträge gestellt, worüber die Verhandlungen bereits begonnen haben. Dank dem verständnisvollen Entgegenkommen, das von dieser Seite der Plan erfährt, darf die Erwartung ausgesprochen werden, daß es gelingen werde, den angestrebten Zweck zu erreichen.

Einnahmen und Verzinsung der preußischen Staatsbahnen im Jahre 1915. Die preußischen Staatsbahnen haben im Jahre 1915 die höchsten Einnahmen seit ihrem Bestande erzielt. Sie erreichten buchmäßig den Betrag von rund 2·75 Milliarden Mark und übersteigen die Betriebseinnahmen des letzten Friedensjahres 1913 um eine Kleinigkeit. Dabei ist zu bemerken, daß die buchmäßige Betriebseinnahme um einen Betrag von ungefähr 134 Mill. Mark hinter der Wirklichkeit zurückbleibt, weil ein großer Teil der Einnahmen aus Militärtransporten noch nicht abgerechnet werden konnte. Die wirkliche Betriebseinnahme des Jahres 1915 übersteigt mithin den höchsten bis dahin erzielten Betrag der Betriebseinnahmen um nahezu 150 Mill. Mark. Zieht man den noch nicht abgerechneten Ertrag aus Militärtransporten mit in Berechnung, so ergibt das Jahr 1915 auch in bezug auf die Verzinsung wie in bezug auf die Betriebszahl ein günstigeres Ergebnis. Unter Zugrundelegung des letzteren stellt sich die Betriebszahl auf etwas über 71%, die Verzinsung des Anlagekapitals auf 5·57%. Das ist immerhin schon eine sehr beträchtliche Besserung gegenüber dem Vorjahre, wo die Betriebszahl nahezu 80% betrug, die Verzinsung aber auf den bisher niedrigsten Satz von 3·39% gesunken war. In Wirklichkeit aber stellt sich die Betriebszahl auf rund 67%, die Verzinsung auf 6·5%. Nach beiden Richtungen steht das Jahr 1915 hienach besser da als das letzte Friedensjahr, in dem die Betriebszahl nahezu 70%, die Verzinsung 6·39% betrug. Trotz dem Kriege ist somit das Betriebsergebnis des Jahres 1915 ein verhältnismäßig recht günstiges gewesen.

Ein Vergleich mit dem Stande der preußischen Staatsbahnverwaltung im Jahre 1895 zeigt, welch eine gewaltige Entwicklung die Staatsbahnen in diesem 20jährigen Zeitraum genommen haben. Das statistische Anlagekapital der preußischen Staatsbahnen betrug im Jahre 1895 wenig über 7 Milliarden Mark, es erreichte im Jahre 1915 den Betrag von über 13 Milliarden, es ist um über 6 Milliarden gestiege, hat sich also nahezu verdoppelt. Die Eisenbahnschuld ist in dieser Zeit von 20 Jahren vor rund 5·8 Milliarden auf 8·3 Milliarden Mark gestiegen. Mit einem Zuwachs von 2·5 Milliarden Mark bleibt die Eisenbahnschuld hinter der Zunahme des Anlagekapitales um nicht weniger als $3^1/_2$ Milliarden zurück, das heißt in diesem 20jährigen Zeitraum ist der Wert der preußischen Staatsbahnen durch Rücklagen und Anlagen aus den Betriebsüberschüssen um den erwähnten Betrag von $3^1/_2$ Milliarden gesteiget worden.

KLUBNACHRICHTEN.

Bericht über die Klubversammlung am 17. April 1917.

Präsident Exzellenz Dr. v. Wittek eröffnet die zahlreich besuchte Versammlung und erstattet vorerst nachstehende geschäftliche Mitteilungen:

Morgen Mittwoch, den 18. April, um ½8 Uhr abends, findet hier ein außerordentlicher Vortrag des Herrn Dr. Max Josef Metzger, Hauptleiter der Kreuzbündniszentrale in Graz über „Alkohol und Verkehrswesen" statt. Zu diesem Vortrage haben nur Klubmitglieder und von diesen persönlich eingeführte sowie geladene Gäste Zutritt.

Dienstag, den 24. April, um ½7 Uhr abends, wird Herr Doktor Rudolf Haas aus Villach in diesem Saale eigene Dichtungen zum Vortrage bringen.

Dienstag, den 8. Mai, um 6 Uhr abends, findet die Wählerversammlung statt, bei welcher unser Wahlkomitee die Anträge für die der Hauptversammlung zur Neuwahl eines Vizepräsidenten, eines Schriftführers und von 5 Ausschußräten zu empfehlenden Herren vorlegen wird.

Die diesjährige Hauptversammlung findet Dienstag, den 15. Mai l. J. statt, die Tagesordnung ist in unserer Klubzeitung enthalten.

Heute haben wir das Vergnügen, den Vortrag des Herrn Regierungsrates Leopold Ritter v. Stockert über „Eisenbahn und Kraftwagen" zu hören. An diesen Vortrag wird sich, wenn eine Anmeldung erfolgt, eine Wechselrede anschließen, die sich auch auf den am 23. Jänner d. J. hier abgehaltenen Vortrag des Herrn Hofrates Hermann Ritter v. Littrow über „Unsere zukünftigen Nebenbahnen und Zufuhrlinien" erstrecken soll.

Regierungsrat Ritter v. Stockert behandelte in umfassender Weise die Wichtigkeit der den Hauptbahnen Leben zuführenden Nebenbahnen und Lokalbahnen, zeigte an der Hand sehr interessanter Lichtbilder unter Anführung einer großen Reihe von Belegen über Verbesserung und Vereinfachungen im Betriebe dieser Bahnen, wie es heute schon möglich wäre, die Bedeutung der Lokal- und Nebenbahnen zu heben und wie dies in der Zukunft in vermehrtem Maßstabe durchführbar sein würde.

In eingehender Weise behandelte der Vortragende die mannigfachsten Bauarten von Kraftwagen, unter anderen die für den Eisenbahnverkehr der Zukunft voraussichtlich an Wichtigkeit gewinnenden verschiedensten Arten von Kraftwagen, die auf Schienen rollen, deren Betriebs- und Erhaltungskosten.

Die versammelten Klubmitglieder und Gäste folgten den Darlegungen des Vortragenden in aufmerksamster Weise und spendeten Herrn Regierungsrat Ritter v. Stockert am Schlusse seiner Ausführungen reichen Beifall.

Der Vortrag wird in einer der nächsten Hefte unserer Klubzeitung vollinhaltlich erscheinen.

Der Präsident Exzellenz Dr. Ritter v. Wittek nahm zum Schlusse der Sitzung Gelegenheit, Herrn Regierungsrat Ritter v. Stockert im Namen des Klubs für die vollständig erschöpfenden Mitteilungen zu danken und schloß die Sitzung, da von der Einladung zur etwaigen Eröffnung einer Wechselrede seitens der Versammlung niemand Gebrauch machte.

Der Schriftführer: *Insp. Taussig.*

* * *

Außerordentlicher Vortrag des Herrn Dr. Max Josef Metzger, Hauptleiter der Kreuzbündniszentrale in Graz. Über Anregung des k. k. Eisenbahnministeriums fand Mittwoch, den 18. April 1917 in unserem Klub ein außerordentlicher Vortrag statt. Herr Dr. Max Josef Metzger sprach über „Alkohol und Verkehrswesen".

Dieses Thema wurde von dem Vortragenden in fesselndster Weise behandelt und durch Vorführung einer großen Zahl Lichtbilder über anatomische Darstellungen des menschlichen Nervensystems sowie durch zeichnerische und Zahlentafeln bestens ergänzt.

Dem Vortragenden wurde die Ehre zu Teil, daß seinen Ausführungen Se. Exzellenz der Herr Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster sowie eine große Zahl an der Spitze des Verkehrswesens stehender Beamten beiwohnten, so daß dieser Vortrag überaus zahlreich besucht war. Der große Beifall, der Herrn Doktor Metzger nach Schluß des Vortrages für seine wertvollen Ausführungen gezollt wurde, bewies das starke Interesse aller Anwesenden.

Der Vortrag wird in unserer Klubzeitung in einer der nächsten Nummern im Wortlaute erscheinen.

Der Schriftführer: *Insp. Taussig.*

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten. Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher. Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Donnerstag-Teeabend am 19. April 1917.

In nicht geminderter Anhänglichkeit bleiben unsere Damen den Versammlungen an den Donnerstagen treu, bemüht, die letzten Arbeiten kriegsfürsorglicher Tätigkeit zu beendigen, und wieder einige Stunden in liebgewonnener Umgebung zu verbringen.

Den vereinten Bemühungen des Fräuleins Irma v. Wittek und der Frau Professor Valker verdanken wir es, an diesem Tage eine Reihe auserlesener Künstlerinnen und Künstler kennen gelernt zu haben. In gedrängter Kürze, nur in aufzählender Form nennen wir die Damen Mary Hirsch v. Stroustorff, Fräulein Weinberg und Fräulein Kautezky, welche durch Darbringung stimmungsvoller Lieder in schönster Form in hohem Wettstreite und tatsächlichem Erfolge die Herzen der willig horchenden Anwesenden zu erobern suchten.

Herr Lenk, der uns kein Fremder mehr ist, nahm uns durch seine auf dem Cello wunderbar gespielten Sonaten abermals gefangen.

In Fräulein Bußjäger hatte er eine feinfühlende Klavierbegleiterin.

In vollendetem Zusammenspiel und mit schönstem Vortrag spielten die Herren Dr. Polaczek, Herr Lenk und Herr Dr. Orel das Schubertsche Trio in Es-Dur für Violine, Cello und Klavier, so daß auch an diesem Teeabende die Mühe und der Fleiß der versammelten Damen nebst dem eigenen Bewußtsein des Wohltuns durch die künstlerischen Darbietungen belohnt wurden.

Der Schriftführer: *Insp. Taussig.*

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. /49

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.567, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

Anton Nowak & Sohn

Herren-Schneider

Spezialist für Damen- und Sportkostüme

Wien, I., Elisabethstraße 1 (Ecke Kärntnerstraße 44)

Fernsprecher Nr. 3353.

In der Monarchie best eingeführtes **Teilzahlunghaus** der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche

liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5. K. k. hand.-ger. prot. Uhrmacher. K. k. beeideter Sachverständiger.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung des Sommerfahrplanes.

Eröffnung des Postschiffverkehres Wien—Linz—Passau.

Laut Sommerfahrplan werden die täglichen Postschiffahrten auf der Strecke Passau–Linz—Wien diesjährig wie folgt eröffnet, und zwar: mit erster Fahrt

von Wien nach Linz . . . . . am 26. April,
„ Linz nach Wien sowie
„ „ „ Passau und umgekehrt . . . „ 28. „

Der Sommerfahrplan auf der Lokalschiffstrecke Grein—Melk—Krems—Hollenburg tritt in beiden Richtungen am 28. April l. J., auf der Lokalschiffstrecke Passau—Linz mit erster Fahrt

zu Berg . . . . . am 28. April,
„ Tal . . . . . „ 29.

in Kraft.

Im Anschlusse an die bereits bestehenden täglichen Postschiffahrten Wien—Budapest und Budapest—Zemun—Belgrad ist hiedurch die tägliche Postschiffverbindung von Passau bis Belgrad hergestellt.

Fahrpläne und Auskünfte sind bei der Direktion und den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien am 24. April 1917.

Schriften über Verkehrswesen.

Herausgegeben vom

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Bisher sind erschienen:

Erste Reihe, Heft 1: **Die Eisenbahntariftechnik.** Von Emil Rank, Inspektor der k. k. österreichischen Nordwestbahn. 1902 (V und 139 S.) K 1·60 (M 1·40).

Erste Reihe, Heft 2: **Die Sicherungsanlagen der Wiener Stadtbahn.** Von Hugo Koestler, k. k. Oberbaurat. Mit 1 Tafel. 1903. 8° (56 S. mit Figuren). K 1·20 (M 1).

Erste Reihe, Heft 3: **Die Umgestaltung der Eisenbahngütertarife Österreichs.** Eine Studie zur Verstaatlichung der Privatbahnen. Von Oskar Leeder und Dr. Heinrich Rosenberg. Mit 1 Karte. 1903. 8°. (51 S.). K 1·20 (M 1).

Erste Reihe, Heft 4: **Grundzüge für die ökonomische Anordnung des Verkehrsdienstes.** Von V. G. Boßhardt. Mit 3 Tafeln. 1903. 8°. (71 S.). K 1·40 (M 1·20).

Erste Reihe, Heft 5: **Das Lokalbahnwesen in Österreich.** Von Karl Pascher, k. k. Ministerialrat. Mit 5 Beilagen. 1904. 8°. (37 S.). K 1·20 (M 1).

Erste Reihe, Heft 6: **Die Eisenbahnen im Dienste des Krieges und moderne Gesichtspunkte für deren Ausnützung.** Von Eduard Zanantoni, k. u. k. Oberstleutnant im Generalstabskorps. 1904. 8°. (33 S.) K —·90 (M —·80).

Erste Reihe, Heft 7: **Kommentar zur neuen Signalordnung und zu den neuen Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst.** Von Ludwig Freund, k. k. Regierungsrat. 1904. 8°. (0 S.). K 1·80 (M 1·50).

Erste Reihe, Heft 8: **Entwicklung und Funktion der Bahnen niederer Ordnung.** Nach Vorträgen, gehalten in der Freien Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung an der k. k. Universität Wien, am 25. bis 30. November 1912. Von Dr. Heinrich Ritter h. Wittek, Geh. Rat, k. k. Minister a. D., Mitglied des Herrenhauses usw. 1912. 8°. (53 S.). K 1·40 (M 1·20).

Erste Reihe, Heft 9: **Leitende Grundsätze der Staatsbahnverwaltung.** Vorträge, gehalten auf Veranlassung der Freien Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung an der k. k. Universität Wien, am 25. bis 30. November 1912. Von Dr. Heinrich Ritter v. Wittek, Geh. Rat, k. k. Minister a. D., Mitglied des Herrenhauses usw. 1913. 8°. (59 S.). K 1·40 (M 1·20).

TROTZ DES KRIEGES

Bad *Pöstyén* offen!

1. Alle **BÄDER** und Kuranstalten 2. alle **HOTELS**, auch das prachtvolle Thermia Palace (mit den Bädern verbunden) stehen zur Verfügung. Pöstyéns naturheißer Schwefelschlamm heilt eben die am häufigsten vorkommenden Felddienstkrankheiten (Folgen von Verletzungen und Erkältungen, wie zum Beispiel Gelenksteifheit, Exsudate, Rheuma, Ischias, Gicht) mit größtem Erfolg. Normaler Bahnverkehr (von Wien 3 Stunden direkter Schnellzug). Prospekte Badedirektion Pöstyén (Pistyan).

Unsere Mitglieder erhalten die bisherigen bedeutenden Ermäßigungen. Näheres durch die Vereinsleitung.

Digitized by Google

Posnansky & Strelitz

Zentrale:

WIEN I.

Nibelungengasse Nr. 8.

Fabriken: WIEN XXI., Witkowitz in Mähren, Budapest-Erzsébetfalva.

„Permanit"

bestes Bedachungsmaterial, teerfrei, geruchlos, säurebeständig, Asphalt = Dachpappe, schwarz und rot, Isolierplatten mit Bleieinlage, Asphaltierungen, Eindeckungen mit Dachpappe und Holzzement, Kork=steinplatten „Gloria" für Dach=isolierungen.

Sternickel & Gülcher

k. k. priv. Feintuch- und Modewaren-Fabrik

BIALA bei Bielitz.

Erzeugnisse: Woll- und stückfärbige Tuche für Militär, Eisenbahn u. Konfektion. Glatte u. Mode-Kammgarne.

Spezialitäten:

Feine Damentuche.
Egalisierungstuche.

Mitglied der Österreichischen Tuchlieferungsgesellschaft für das k. u. k. Heer von Offermann, Quittner, Schoeller und Konsorten.

Erste Eisenbahnwagen-Leihanstalt

Wien, I., Schottenring 28.

Fernsprecher 21824. Werkstätte und Depotplatz: D.-Wagram.

Vermietung von normalspurigen Eisenbahn-Güterwagen, Kastenwagen mit großem Laderaum, Kühlwagen, Zisternenwagen, Weintransportwagen. Spezialwagen für Leichentransporte.

Kitson-Licht Ges. m. b. H.

Lampen- und Metallwarenfabrik

Spezialerzeugung: **Petroleum - Starklicht-Lampen für Innen- und Außenbeleuchtung** von 100 bis 1000 Kerzen

Fernsprecher 31268 **WIEN, VII., Kandlgasse Nr. 23** Prospekte kostenlos

KUNDMACHUNG.

Die

53. ORDENTLICHE GENERALVERSAMMLUNG

der Aktionäre der

ANGLO - OESTERREICHISCHEN BANK

findet am **3. Mai 1917, um 6½ Uhr abends, im Kassensaale der Anglo-Oesterreichischen Bank (I., Strauchgasse 1),** statt.

Gegenstände der Verhandlung:

1. Jahresbericht des Generalrates.
2. Bericht der Zensoren über den Rechnungsabschluß des Jahres 1916 und Beschlußfassung hierüber.
3. Beschlußfassung über die Verwendung des Reingewinnes pro 1916.
4. Wahl von Mitgliedern des Generalrates.

Laut Artikel 30 der Statuten berechtigen 25 Aktien zu einer Stimme. Die stimmberechtigten Herren Aktionäre werden eingeladen, ihre Aktien samt den nicht fälligen Coupons bis inklusive 26. April l. J. in Wien bei der Liquidatur der Anglo-Oesterreichischen Bank, in Aussig, Bodenbach, Brünn, Brüx, Budapest, Eger, Falkenau, Graz, Innsbruck, Karbitz, Karlsbad, Korneuburg, Linz, Lobositz, Marburg, Marienbad, Pardubitz, Pilsen, Prag, Proßnitz, Saaz, St. Pölten, Teplitz, Tetschen, Trautenau, Triest, Wels, Znaim bei den Filialen der Anglo-Oesterreichischen Bank zu deponieren.

Laut Artikel 27 der Statuten können Vollmachten nur an stimmberechtigte Aktionäre erteilt werden.

WIEN, 14. April 1917.

DER GENERALRAT.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz, Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

Außerordentlich wohlschmeckend, ungemein kräftigend, appetitanregend, erzeugt raschest neues, gesundes Blut, eignet sich daher bestens nach großen Blutverlusten, also insbesondere für Verwundete.

Geschmackproben kostenlos von

J. Paul Liebe
Tetschen a. E.

Digitized by Google

Aktien-Gesellschaft der Emaillir- werke und Metallwaarenfabriken

AUSTRIA

ZENTRALBUREAU:

WIEN, IX/1, Liechtensteinstraße Nr. 22

FABRIKEN:

BRÜNN (Mähren) KNITTELFELD (Steiermark) BRÜX (Böhmen)

Modernste Einrichtungen ▫ ▫ Arbeiteranzahl 4300

o o FERNSPRECHER: WIEN 13.639—20.228 o o

Neu errichtet:

Ständige Auskunftsstelle für alle Fragen der Kehrrichtbeseitigung

BLAU & Co., WIEN

Werkzeug- und Werkzeugmaschinenfabrik

XX., Hellwagstraße 4-8 :-: I., Wallfischgasse 12

Fabrikation:

Präzisions-Werkzeuge, Bohrmaschinen, Schleifmaschinen

Wiederverkauf:

Drehbänke, Fräsmaschinen, Hobelmaschinen, Radialbohrmaschinen, Bohr- u. Fräswerke usw.

Preßluftwerkzeuge und ganze Anlagen

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 9/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom

▫ Turin 1911: 2 Große Preise ▫

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Regulier-Vorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Gegründet 1873. Gegründet 1873.

Bau-Unternehmung

N. RELLA & NEFFE

konz. Baumeister ◇ Ingenieur-Bureau

Zentrale: **WIEN, IX.,** Zentrale:

ZIMMERMANNGASSE NR. 12.

Filialen: Aussig, Karlsbad, Mähr.-Ostrau, Laibach, Lemberg, Triest.

Haus für Ungarn: Rella N. és unokaöcse épit. vall. R. T., BUDAPEST, IV., Vilmos Császár-ut 7.

Beton und Eisenbeton: Hoch- und Tiefbauten, Industrieanlagen, große Hallen, Brücken, Pfähle nach eigenen Systemen. Städtekanalisation, Talsperren, Wasserkraftanlagen.

Oesterreichische

Mannesmannröhren-Werke

Gesellschaft m. b. H.

Wien, IX. Währingerstraße Nr. 6,

liefern von ihren Werken in Komotau (Böhmen) und Schönbrunn (österr. Schlesien) alle Sorten nahtloser Rohre und Rohrfabrikate, insbesondere Lokomotivsiederohre, Brotan-Boxrohre, Wellrohre (Patent Pogany-Lahmann), Überhitzerelemente (System Schmidt), Rauchrohre, Weichenzugsrohre, Kupplungsmuffen resp. Waggonhülsen, Beleuchtungs- und Signalmaste, Telegraphen- und Telephonstangen (Dachständer), Wegweisersäulen usw.

Telegramme: Mannesrohr Wien. Fernsprecher: 22830, 22834, 22840, 23066, 14034.

Metallschläuche für alle Bahnzwecke

ferner:

Benzin	Dampf
Öle	Gas
Petroleum	Luft
Hochdruck	Wasser

liefert:

Erste Oesterreichische Metallschlauchfabrik

Gesellschaft m. b. H.

Fernsprecher 22797 Wien, I. Eßlinggasse 17 Fernsprecher 22797

Digitized by Google

A. Fross- Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge
WIEN, XX/1,

Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge,
Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen,
Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österreichischen internationalen Lastwagen-Konkurenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon".

Stefan v. Götz & Söhne

WIEN, XX/1., Nordwestbahnstraße 53.
Zweigniederlassung:
PRAG, VII., Bubnaerstraße Nr. 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen,
mechanisch und rein pneumatisch. Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe. Patent-Weichensperren.
Hand u. Zugschranken mit u. ohne Vorläutesicherung.

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- u. Betriebsdienst. Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

FERNSPRECHER: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

Der intelligente Maschinist

verwendet für seine Dichtungen
nur

Erstklassiges Dichtungsmaterial

in Platten und Ringen, für höchste Dampfspannungen, Temperaturen und überhitzten Dampf etc.

Muster und Prospekte gratis.

JOSEFSTHALER GUMMIFABRIK. WIEN IX/4, Alserbachstraße 11.

Erzeugung sämtlicher technischer Gummiartikel für alle Zwecke der △ Industrie, für **Eisenbahn-** und Schiffahrtsgesellschaften. △

PITTEL & BRAUSEWETTER

BETON-UND-EISENBETONBAUUNTERNEHMUNG
WIEN IV/1 GUSSHAUSSTRASSE 16

GEGRÜNDET 1870 — GEGRÜNDET 1870

ZWEIGNIEDERLASSUNGEN: BIELITZ, BRÜNN, KARLSBAD, LEOBEN, MÄHRISCH-SCHÖNBERG, PRAG, SALZBURG, TESCHEN, TRIEST

IN UNGARN: PITTEL & BRAUSEWETTER, BETON-BRÜCKEN- u. TIEFBAU-AKTIENGESELLSCHAFT, BUDAPEST, V. CSÁKY-UTCZA 9, POZSONY, V. VIRÁGVÖLGYI-U. 13.

Dobrzaner Kaolin- u. Schamotte-werke A.-G.

Direktion — PILSEN.

Schamottesteine jeder Form und Größe in zweckentsprechenden Qualitäten f. Hochöfen, Stahlöfen, Koksöfen, Kupolöfen, Schweißöfen, Zement-Glasöfen usw.
Spezialqualität: Dob Drei Stern.

Dinassteine Spezialmarke **SIEMAR.**

Fußbodenplatten größter Härte **DOB GRANIT.**

Glasierte Wandplatten in jeder Farbe.

Quarzsande sortiert in jeder Körnung für Sandstrahlgebläse, Herdsand, Sande für Glasindustrie, Eisenbahnbedarf.

Kaolin feinst geschlemmt, naturweiß, für Papier-Fabrikation, chemische Industrie usw.

Steirische Gußstahlwerke A.-G.

Zentrale: WIEN, VI.,
Gumpendorferstraße Nr. 15

Werke:
Judenburg, Steiermark.

Werkzeugstähle in vorzüglicher Qualität und in allen Härtegraden für jeden Verwendungszweck.
Schnelldrehstähle von höchster Leistungsfähigkeit.
Konstruktionstähle für Maschinen- und Autobau.
Schmiedestücke, roh und bearbeitet.
Gesenkschmiedestücke in tadelloser Ausführung.
Autofedern von unerreichter Güte.

Für die Geschäftsanzeigen verantwortlich die Verwaltung der Österreichischen Eisenbahnzeitung, Wien, I., Nibelungengasse Nr. 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Stanford University NOV 28 1919 Library

ÖSTERREICHISCHE

Eisenbahn-Zeitung

Schriftleitung und Verwaltung:
Wien, I., Nibelungengasse Nr. 3
Fernsprecher Nr. 355
Postsparkassenkonto der Verwaltung: Nr. 6245
Postsparkassenkonto des Klub: Nr. 50.698
Beiträge werden nach dem vom Zeitungsausschuß festgesetzten Tarife :-: bezahlt. :-:

ZEITSCHRIFT DES KLUB ÖSTERREICHISCHER EISENBAHN- UND ☐ SCHIFFAHRTS-BEAMTEN ☐

Erscheint bis auf Weiteres am 1. u. 15. jeden Monats

Bezugspreis einschl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10, halbjährig K 5
für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6
im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10
Bezugstelle für den Buchhandel: Waidheim, Eberle A.-G., Wien, VII., Seidengasse Nr. 3—9
Einzelne Hefte 40 Heller

Heft 10 | Wien, den 15. Mai 1917 | XL. Jahrgang

SKODAWERKE A.-G.
IN PILSEN.

Stahlformguß jeglicher Form bis zu den größten Abmessungen und Gewichten in zweckentsprechender Qualität. Roh oder bearbeitet.

Spezialartikel: Dynamostahl von höchsterreichbarer, magnetischer Eigenschaft. Massenschwungräder bis zu 150 m Umfangsgeschwindigkeit. Schiffs-Steven und Ruder. Turbinenteile. Hunteräder und Radsätze für Bergwerke und Feldbahnen. Hartstahl von höchsterreichbarer Härte und Zähigkeit für Hartzerkleinerung und Zementfabrikation.

Schmiedestücke aus Siemens-Martin-, Nickel- und Spezialstahl bis zu den größten Abmessungen und Gewichten.

Spezialartikel: Hohlgeschmiedete Turbinenteile, Schiffswellen und Kurbelwellen usw.

Eisenbahnmaterial: Radreifen, Achsen und Räderpaare für Lokomotiven und Waggons, Radsterne, Herzstücke.

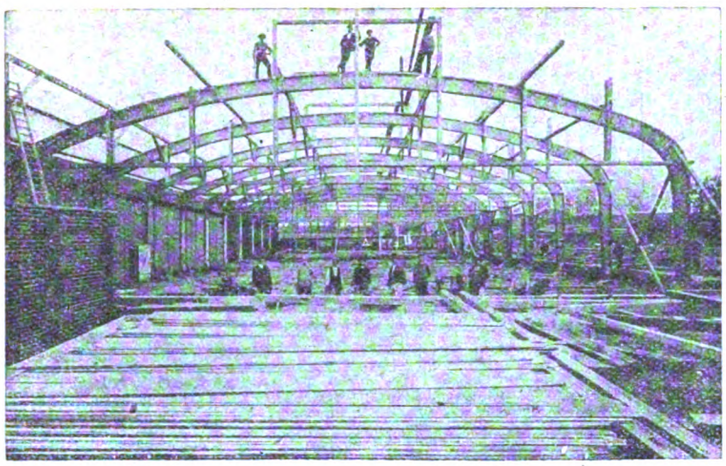
Zahnräder und Kammwalzen mit gegossenen und gefrästen Zähnen. Einfache u. mehrfache Winkelzahnräder.

Spezialfabrik für moderne

Schnelldrehbänke

Werkzeugmaschinenfabrik
Arno Plauert
Warnsdorf in Böhmen.

Digitized by Google



Montagehalle für Eisenbahn- und Militärbedarf.

Hetzer's neue Holzbauweisen.

Ausführung freitragender Hallen- und Dachkonstruktionen jeder Spannweite und Form.

Projekte, Kostenanschläge und Ingenieurbesuch kostenlos.

Bauindustrie

Gesellschaft für Baubedarf u. Bauausführung.

Wien, I., Stock-im-Eisenplatz 3/4

Fernsprecher: 4871, 7187.

AUSTRO DAIMLER

POLDISTAHL

Werkzeugstahl, Konstruktionsstahl, Schmiedestücke, Achsen u. Federn für Waggons und Lokomotiven.

POLDIHÜTTE

Generaldirektion und Kaufmännische Direktion
WIEN, III. INVALIDENSTRASZE 5-7

Zentralverkaufsbüro **WIEN** III. Ditscheinergasse 1

Zentralverkaufsbüro **PRAG** II. Mariengasse 55

SCHIESSL & Co.,

WIEN, VI.,
GUMPENDORFERSTRASSE 15

ooo

Werkzeuge und Meßinstrumente
für Eisenbahn-Werkstätten
Bahnerhaltung und Bahnbau.

Digitized by Google

ÖSTERREICHISCHE

Eisenbahn-Zeitung

Schriftleitung und Verwaltung:
Wien, I., Nibelungengasse Nr. 3
Fernsprecher Nr. 355
Postsparkassenkonto der Verwaltung: Nr. 6245
Postsparkassenkonto des Klub: Nr. 50.698
Beiträge werden nach dem vom Zeitungsausschuß festgesetzten Tarife :-: bezahlt. :-:

ZEITSCHRIFT DES KLUB ÖSTERREICHISCHER EISENBAHN- UND SCHIFFAHRTS-BEAMTEN

Erscheint bis auf Weiteres am 1. u. 15. jeden Monats

Bezugspreis einschl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10, halbjährig K 5
für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6
im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10
Bezugstelle für den Buchhandel:
Waldheim, Eberle A.-G., Wien, VII., Seidengasse Nr. 3—9
Einzelne Hefte 40 Heller

Heft 10 | **Wien, den 15. Mai 1917** | **XL. Jahrgang**

SKODAWERKE A.-G.
IN PILSEN.

Stahlformguß jeglicher Form bis zu den größten Abmessungen und Gewichten in zweckentsprechender Qualität. Roh oder bearbeitet.

Spezialartikel: Dynamostahl von höchsterreichbarer, magnetischer Eigenschaft. Massenschwungräder bis zu 150 m Umfangsgeschwindigkeit. Schiffs-Steven und Ruder. Turbinenteile. Hunteräder und Radsätze für Bergwerke und Feldbahnen. Hartstahl von höchsterreichbarer Härte und Zähigkeit für Hartzerkleinerung und Zementfabrikation.

Schmiedestücke aus Siemens-Martin-, Nickel- und Spezialstahl bis zu den größten Abmessungen und Gewichten.

Spezialartikel: Hohlgeschmiedete Turbinenteile, Schiffswellen und Kurbelwellen usw.

Eisenbahnmaterial: Radreifen, Achsen und Räderpaare für Lokomotiven und Waggons, Radsterne, Herzstücke.

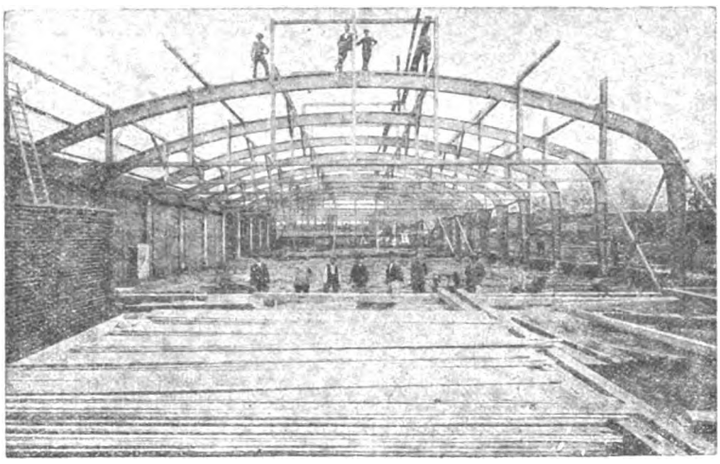
Zahnräder und Kammwalzen mit gegossenen und gefrästen Zähnen. Einfache u. mehrfache Winkelzahnräder.

Spezialfabrik für moderne

Schnelldrehbänke

Werkzeugmaschinenfabrik
Arno Plauert
Warnsdorf in Böhmen.

Digitized by Google



Montagehalle für Eisenbahn- und Militärbedarf.

Hetzer's neue Holzbauweisen.

Ausführung freitragender Hallen- und Dachkonstruktionen jeder Spannweite und Form.

Projekte, Kostenanschläge und Ingenieurbesuch kostenlos.

Bauindustrie

Gesellschaft für Baubedarf u. Bauausführung.

Wien, I., Stock-im-Eisenplatz 3/4

Fernsprecher: 4871, 7187.

AUSTRO DAIMLER

POLDISTAHL

Werkzeugstahl, Konstruktionsstahl, Schmiedestücke, Achsen u. Federn für Waggons und Lokomotiven.

POLDIHUTTE

Generaldirektion und Kaufmännische Direktion

WIEN, III. INVALIDENSTRASZE 5-7

Zentralverkaufsbüro **WIEN** III. Ditscheinergasse 1

Zentralverkaufsbüro **PRAG** II. Mariengasse 55

SCHIESSL & Co.,

WIEN, VI.,

GUMPENDORFERSTRASSE 15

ooo

Werkzeuge und Meßinstrumente für Eisenbahn-Werkstätten Bahnerhaltung und Bahnbau.

Digitized by Google

Dobrzaner Schamotte- Kaolin- und Werke A.-G.

Direktion PILSEN.

Schamottesteine jeder Form und Größe in zweckentsprechenden Qualitäten f. Hochöfen, Stahlöfen, Koksöfen, Kupolöfen, Schweißöfen, Zement-Glasöfen usw.
Spezialqualität: Dob Drei Stern.

Dinassteine Spezialmarke **SIEMAR.**

Fußbodenplatten größter Härte **DOB GRANIT.**

Glasierte Wandplatten in jeder Farbe.

Quarzsande sortiert in jeder Körnung für Sandstrahlgebläse, Herdsand, Sande für Glasindustrie, Eisenbahnbedarf.

Kaolin feinst geschlemmt, naturweiß, für Papier-Fabrikation, chemische Industrie usw.

Alpenländische Drahtindustrie

F. Jergitsch' Söhne

WIEN
I. Friedrichstraße 4
neben Opern-Kino
Fernspr. 7480
FABRIKEN IN
WIEN, XI. Brambillagasse 11
GRAZ, Wienerstraße Nr. 186
KLAGENFURT.

•• Illustrierte Kataloge gratis. ••

OESTERREICHISCHE

BAUGESELLSCHAFT

für

VERKEHRS- U. KRAFTANLAGEN

vormals

ALB. BUSS & CIE.

WIEN

VIII. ALSERSTRASSE NR. 35

TELEGRAMM-ADRESSE: TIEFBAU WIEN.

FERNSPRECHER NR. 37502

Ausführung von Wasserkraftanlagen, Elektrizitätswerken, Fernleitungen bis zur vollständigen Inbetriebsetzung nach eigenen Plänen. Pneumatische Fundationen von Brücken und Wehren, Trocken- und Naßbaggerungen. Beton- und Betoneisenkonstruktionen. Industrie- und Feldbahnen. Tiefbauten in den schwierigsten Verhältnissen. Ausführung von Eisenkonstruktionen aller Art, namentlich große Schützenbrücken, Maste usw. in eigenen Werkstätten. Begutachtung und Projektierung von Ingenieurarbeiten.

ED. AST & Co.

HOCHBAU
UND
TIEFBAU

WIEN, IX.
LIECHTENSTEINSTRASSE 41

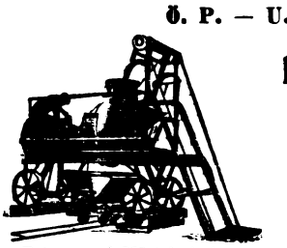
Allgemeine

Baumaschinen-Gesellschaft m. b. H.

Wien, VIII/2, Laudongasse 55 E
liefert sofort:

Beton- und Mörtelmischer

Ö. P. — U. P. — D. R. P.



Beton- und Mörtelmischer.

Bauaufzüge für jede Last.

Benzin-Friktionswinden, Zementsteinmaschinen.

K. k. priv. Erste Florids- dorfer Tonwaren-Fabrik

Lederer & Nessényi Akt.-Ges.

Floridsdorf u. Wien, I. Operngasse 14.

Offerieren in bester Qualität billigst:

Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort-, Kanal-, Luft-, Wein-, Säure-, Petroleumleitungen, Durchlässe usw. Schornsteinaufsätze und Deckplatten, Apparate und Gefäße für chemische und fabriktechnische Zwecke, Rauchröhren für Lokomotiv-Heizhäuser, Rinnen aller Art.

Kanalsohlen-Auskleidungen, Klinker- und Mosaikplatten zur Pflasterung von Gängen, Küchen, Trottoirs, Höfen, Stallungen usw., Ausgüsse und Pissoirs, Schamotteziegel. Mörtel, Platten, Formsteine usw. Badewannen und Fliesen, glatt u. dessiniert.

Übernahme kompletter Rohr-Kanalisierungen und Pflasterungen.

Preiskurant, Dessinblätter und Voranschläge auf Wunsch gratis und franko.

Aktiengesellschaft für Bauunternehmungen

WESTERMANN & COMP.

WIEN, I., DOROTHEERGASSE 7

Telegrammadresse: Westermanncomp.

Durchführung aller Arten Bauausführungen. Hoch-, Tief-, Eisenbetonbauten, Fundierungen usw.

Digitized by Google

Oesterreichische Flugzeugfabrik Aktiengesellschaft Wiener-Neustadt

Lieferantin der k. u. k. Heeresverwaltung
und der k. u. k. Marine

G. WINIWARTER

Blech- und Bleiwaren-Fabrik
WIEN, I. GETREIDEMARKT 8
Fabrik in Gumpoldskirchen (Niederösterreich)
Niederlage: Budapest, VI., Vilmos császár ut. 31

ERZEUGT UND LIEFERT BILLIGST:

Bleirohre, Bleibleche, Bleiapparate, Hartbleiarmaturen, Bleiguß jeder Art. K. k. priv. verzinkte Hilgersche Dachpfannen, System Fiers, anerkannt bestes und leichtestes Eindeckungsmaterial, für alle Arten Dächer verwendbar. Bleiplomben, Bleisiphons, Bleidraht usw.

Zinnrohre, Zinnbleche, Zinndraht usw. Verzinkte, verbleite und verzinnet. Eisenbleche. Verzinkte und verzinnte Eisendrähte. Zinkblech, Kupferblech Weißblech, Lotzinn, Lagermetall usw.

Spezialität: Verzinkte und schwarze Well- und Trägerwellbleche für Eindeckungen, freitragende Dächer, feuersichere Wände und Türen, Brücken-, Decken- und Stiegenkonstruktionen usw.

Österreichische Bahnbau- und Industrie-Gesellschaft m. b. H.

Fernruf 23301 **Wien, VIII., Albertgasse 34** Fernruf 23301

Telegramm-Adresse: Telefon-Austrobahnbau

Bau von normal- und schmalspurigen Gleisanlagen unter Garantie behördlicher Übernahme.

Gesellschaft für elektrische Industrie A.-G.
Wien, I., Volksgartenstraße 3.

Elektromotoren, Dynamomaschinen, Transformatoren, Installationsmaterial.
Einrichtung von elektr. Licht- und Kraftzentralen usw.
Zweigbüros in Brüx, Graz, Klagenfurt, Leoben.
Fabrik in Weiz bei Graz.

Georg Zugmayer & Söhne

Fabrik: Waldegg, N.-Ö.
Komptoir: Wien, I., Bräunerstraße 10

liefern in bester Qualität: Kupferplatten für Feuerbüchsen (bis 3200mal 10.000 mm). Siederohrstutzen und Kupferrohre ohne Naht. Kupfer-, Voll- und Lochstangen. Kupferdraht, rund und gekehlt. Kupferbleche in allen Dimensionen. Kupfernieten, Beilagscheiben, Aluminiumbleche u. m. a. Raffination von Alt- und Abfallkupfer auf Walz- und Guß-Raffinade-Kupfer.

LIMAN & PETZOLD

WIEN, XII., Pottendorferstraße 19
Fabrik für Bahnbedarf und Eisenbau

Eisenwarenfabriken Čenkov

MORITZ ARNDT, Prag

Erzeugung von eisernen Baubeschlägen, Dauerbrand- und Blechmantelöfen. Eisenfässern, Schwellenschrauben

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 10. Wien, den 15. Mai 1917. XL. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — **für das Deutsche Reich:** Ganzjährig M 12, halbjährig M 6; — **im übrigen Auslande:** Ganzjährig F 20, halbjährig F 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Neuerungen in der österreichischen Krankenversicherung. (Fortsetzung.) — Die Statistik der Eisenbahnen Mitteleuropas nach dem Kriege. Von Inspektor der A. T. E. Karl Liebscher. — K. k. Sektionschef Dr. Max Freiherr von Buschman †. — Verschiedenes: Bau des dritten Gleises der Nordbahndirektion. Besoldungserhöhungsgebühr und Ruhegenuß.' Neuerungen im Güterverkehr. Stand und Ergebnisse der argentinischen Eisenbahnen. Gerichtliche Entscheidung über die durch den Krieg verursachten Verluste von Gepäckstücken. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Einladung.

Der Ausschußrat beehrt sich hiemit, zu der am

Dienstag, den 15. Mai 1917, 6 Uhr abends

im

Versammlungssaale des Klub, I. Nibelungengasse 3

stattfindenden

XL. ordentl. Hauptversammlung

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten

einzuladen.

Tagesordnung:

1. Bericht des Ausschußrates über das Klubjahr 1916.
2. Bericht der Rechnungsprüfer.
3. Wahl eines Vizepräsidenten, eines Schriftführers und von fünf Mitgliedern des Ausschußrates, ferner der Rechnungsprüfer und deren Stellvertreter.
4. Beschlußfassung über etwa angemeldete Anträge.

Es wird ersucht, dieser Versammlung beizuwohnen und etwa beabsichtigte Anträge (Punkt 4 der Tagesordnung) bis längstens 7. Mai dem Präsidium bekanntgeben zu wollen.

Der Ausschußrat
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Zur Beachtung! Sollte die einberufene Hauptversammlung mangels der satzungsmäßig erforderlichen Anzahl von Mitgliedern (mindestens ein Zehntel der Gesamtzahl der Klubmitglieder) nicht abgehalten werden können, findet um 6½ Uhr (also eine halbe Stunde später) eine außerordentliche Hauptversammlung statt, die ohne Rücksicht auf die Zahl der Anwesenden beschlußfähig ist.

Zeichnet 6. österr. Kriegsanleihe!

An anderer Stelle dieses Heftes finden unsere Leser die Ausschreibung der 6. österreichischen Kriegsanleihe, die alle näheren Bedingungen dieser vorzüglichen Kapitalsanlage enthält und auf die wir besonders verweisen.

Zur gefälligen Beachtung!

Jene Klubmitglieder, welche die „Neue Freie Presse" und das „Neue Wiener Tagblatt" durch das Klubsekretariat zu ermäßigtem Preise beziehen, werden gebeten, die Erneuerung des Bezugsrechtes unter gleichzeitigem Erlag des Bezugspreises bis zum 28. jenes Monats, in welchem das Bezugsrecht endet, im Klubsekretariate anzumelden.

Die bisherige Übung, daß die betreffenden Zeitungen vom Klubsekretariate, ohne den Erneuerungsauftrag abzuwarten, bestellt und bezahlt wurden, muß ausnahmelos abgestellt werden, weil hieraus Unzukömmlichkeiten erwachsen sind, und der Klubkasse zur Bestreitung der Bezugsgebühren namhafte Beträge entnommen werden mußten, die zum Teile erst spät zurückerstattet wurden.

Nach obigem Zeitpunkte kann für den kommenden Monat oder Vierteljahr ein Erneuerungsauftrag oder eine Neubestellung nicht mehr angenommen werden, weil dies eine täglich mehrmalige Zusendung der Diener in die Zeitungsverwaltungen verursachen würde, wofür die vorhandene Dienerschaft nicht ausreicht.

Neuerungen in der österreichischen Krankenversicherung.

(Fortsetzung zu Heft 6.)

Was nun die Frage betrifft, welche Bezüge der Eisenbahnbediensteten im besonderen sich auf Grund der vorausgeschickten allgemeinen Leitsätze als Arbeitsverdienst im Sinne der Krankenversicherung darstellen, so können zunächst ohne Zweifel hieher alle sogenannten ständigen Bezüge eingereiht werden, also Jahresgehalt, Wohnungsgeld, Adjutum, Monatsgehalt, Taggeld, Taglohn, ständiges Honorar der Diurnisten, Honorarbeamten und Güteragenten, Dienstalters-Personalzulagen u. dgl. Bezüglich der Akkordlöhne (Stücklöhne), die sich naturgemäß ebenfalls als Arbeitsverdienst darstellen, wäre aus praktischen Rücksichten zu unterscheiden, ob die betreffenden Bediensteten nur zeitweise oder dauernd (regelmäßig) gegen Stücklohn beschäftigt werden. Bei den ersten wäre die Lohnklasseneinteilung nach demjenigen Betrage zu bemessen, den sie

Digitized by Google

regelmäßig im Taglohne verdienen. Bei den dauernd (regelmäßig) im Stücklohne Beschäftigten hingegen hätte für die Lohnklasse jener Betrag maßgebend zu sein, der voraussichtlich im Durchschnitte oder gewöhnlich auf eine Woche oder einem Monat entfällt (§ 7 b, Abs. 2, der Novelle).

Der den Betriebsbeamten gebührende laufende Dienstkleiderbeitrag gehört ebenfalls zum Arbeitsverdienste, weil er eine, wenn auch teilweise Befriedigung des Kleiderbedarfes des betreffenden Beamten bedeutet. Denn es wird durch ihn nicht lediglich dienstlichen Repräsentationsrücksichten Rechnung getragen. Der Umstand, daß dieser Bezug im Gebührenregulativ der k. k. Staatsbahnen zu den Entschädigungen für den Dienstaufwand (§ 69 der Dienstordnung der k. k. Staatsbahnen) zugezählt wird, erachten wir nicht für maßgebend.

Hingegen kann der den Beamtenaspiranten der k. k. Staatsbahnen zur erstmaligen Anschaffung des Dienstkleides gebührende Beitrag von K 230 nicht als Arbeitsverdienst bezeichnet werden, weil dieser Beitrag nur einmal, also nicht regelmäßig (nicht wiederholt) gewährt wird.

Als wahrer Arbeitsverdienst gilt der Wert der den Unterbeamten und Dienern beigestellten Dienstkleider, berechnet nach den örtlichen Durchschnittspreisen (§ 7 a, Abs. 2, der Novelle). Umfaßt die Tragdauer des betreffenden Dienstkleides zwei, drei, vier oder mehrere Jahre, so ist als Jahres-Arbeitsverdienst die Hälfte bezw. ein Drittel, Viertel usw. ihres Durchschnittspreises anzunehmen.

Was die Dienstwohnungen anbelangt, so muß zwar zugegeben werden, daß diese im allgemeinen einen Arbeitsverdienst (Naturalbezug) darstellen, der laut § 7 a, Abs. 2, der Novelle, nach den örtlichen Durchschnittspreisen anzurechnen wäre. Jene Dienstwohnungen aber, die bei den k. k. Staatsbahnen vorkommen, können als Arbeitsverdienst nicht angesehen werden, und zwar aus nachstehenden Gründen:

Wird die Dienstwohnung einem festangestellten Bediensteten zugewiesen, so wird ihm das Wohnungsgeld um den Wert der Dienstwohnung gekürzt, oder, wenn der Wert der Dienstwohnung der Höhe des Wohnungsgeldes gleichkommt, ein Wohnungsgeld überhaupt nicht ausgezahlt. Die Dienstwohnung stellt sich also sachlich nur als eine Mietwohnung dar, wogegen den anrechenbaren Arbeitsverdienst das Wohnungsgeld bildet. Wird aber einem solchen (definitiven) Bediensteten eine Dienstwohnung zugewiesen, deren Wert höher ist, als das Wohnungsgeld, so zahlt der Bedienstete allerdings nichts nach, weshalb dieser Mehrwert der Dienstwohnung an und für sich als Naturalbezug anzusehen wäre. Da jedoch dieser Mehrwert ihm nicht als Entlohnung für die Dienstleistung, sondern nur deshalb überlassen wird, weil sich der betreffende Teil der Wohnräume nicht abtrennen und anders verwerten läßt*), so kann in ihm ein Arbeitsverdienst gewiß nicht erblickt werden.

*) Vielmehr ist es für die Staatseisenbahn-Verwaltung von Vorteil, wenn die ganze Wohnung bewohnt wird (Verwahrlosung der Wohnung).

Das Gleiche dürfte auch gelten, wenn einem Hilfsbediensteten — der ja kein Wohnungsgeld bezieht — unentgeltlich oder gegen einen mäßigen Anerkennungszins eine Dienstwohnung zugewiesen wird, weil eine solche Zuweisung auf die Bemessung des Lohnes bei den Hilfsbediensteten keinen Einfluß hat.

Die schwierigste Frage in dem behandelten Stoffe ist die, ob und inwieweit sich die „Diäten“ samt „Spesenpauschalien“, ferner Zehrgelder, Myriametergelder, Reisepauschalien, Kilometer-, Fahrtag-, Stundengelder und Unterkunftsgebühren, Pauschalien für Wagen- und Lokomotivprobefahrten und Pauschalien der Pumpenwärter für Bedienung auswärtiger Pumpen als Arbeitsverdienst darstellen. Diese Bezüge gehören nämlich zu den sogenannten Entschädigungen für Dienstaufwand (§ 69 der Dienstordnung der k. k. Staatsbahnen), also für einen Aufwand, der ihnen aus Anlaß des Dienstes erwächst. Könnte von diesen Bezügen angenommen werden, daß sie nur als Ersatz barer Auslagen gebühren, so wären sie als Arbeitsverdienst gewiß nicht zu betrachten, zumal sie auch nicht als ein personalsteuerpflichtiges Einkommen gelten und auch von der Exekution (Gesetz vom 29. 4. 1873, RGBl. Nr. 68) nicht betroffen sind*).

Daran vermöchte der Umstand, daß die genannten Nebenbezüge bei der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österr. Eisenbahnen in den für die Bemessung der Unfallentschädigungen und -beiträge maßgebenden Jahresarbeitsverdienst eingerechnet werden, nichts zu ändern, weil dieser Vorgang auf dem Gebiete der Unfallversicherung auf eine besondere Gesetzesbestimmung gestützt werden kann. Das Unfallversicherungsgesetz vom 20. Juli 1894, RGBl. Nr. 168, bestimmt nämlich im zweiten Absatze des Art. VII, daß die Eisenbahnbediensteten „mit ihrem vollen Jahresarbeitsverdienste einschließlich der veränderlichen Bezüge (Kilometer-, Stundengelder usw.) in die Versicherung einzubeziehen“ sind. Die Kilometer- und Stundengelder sind also in diesem Gesetze ausdrücklich genannt und die übrigen im Gesetze nicht ausdrücklich angeführten Nebenbezüge der in Rede stehenden Art können unter das angeführte im Gesetze vorkommende Wort „usw.“ einbezogen werden. Eine solche ausdrückliche Sonderbestimmung kommt aber in der Novelle zum Krankenversicherungsgesetz nicht vor. Die ausdrückliche Anführung der Kilometer-, Stundengelder usw. im Unfallversicherungsgesetze könnte im Gegenteil als ein Beweis dafür herangezogen werden, daß diese Nebenbezüge unter den Begriff des Arbeitsverdienstes im allgemeinen nicht fallen, da sonst kein Grund bestehen würde, diese Bezüge im Gesetze ganz ausdrücklich als Arbeitsverdienst zu bezeichnen.

*) Letzteres hat der Oberste Gerichtshof bezüglich der „Meilengelder“ eines Zugsführers der B. E. B. in seinem Urteile vom 4. April 1911, R. II, 199/11, ausdrücklich ausgesprochen; Röll, Jahrg. 1911, S. 197.

Digitized by Google

Für die Annahme des Standpunktes, daß die in Rede stehenden Bezüge einen Arbeitsverdienst im Sinne der Krankenversicherung nicht darstellen, würden übrigens auch einige Erwägungen vom Standpunkte der Zweckmäßigkeit der Verwaltung sprechen.

Hieher gehört in erster Reihe die Erwägung, daß die gegenteilige Auffassung einen anscheinend sehr wichtigen personalwirtschaftlichen Grundsatz durchbrechen würde, wonach diese Nebenbezüge als Ersatz für wirkliche Auslagen gebühren und daher jeweils nur in jener Höhe festgesetzt werden, der der wirklichen Höhe dieser Auslagen entspricht. Außerdem ist zu bedenken, daß die Einreihung der Bediensteten in die Lohnklassen sich bedeutend einfacher gestalten würde, wenn die in Rede stehenden Bezüge, die manchmal erst nach umständlichen Berechnungen ermittelt werden können, überhaupt außer Betracht gelassen würden.

Gleichwohl kann aus nachstehenden Gründen den in Rede stehenden Bezügen die Eigenschaft eines Arbeitsverdienstes nicht aberkannt werden.

Erstens ist es über jeden Zweifel erhaben, daß die genannten Bezüge nur förmlich, nicht aber auch sachlich eine reine Entschädigung für Dienstaufwand darstellen. Es ist eine unbestreitbare Tatsache, daß sie wenigstens zu 30% einen reinen Verdienst für die betreffenden Bediensteten vorstellen. Wirksamer spricht aber dafür der Umstand, daß auch in Deutschland die „Fahrt- und Übernachtungsgebühren" wenigstens zum Teile mit der sogenannten „ersparungsfähigen Quote" als Arbeitsverdienst im Sinne der Krankenversicherung in Anrechnung gebracht werden*). Angesichts des Gesagten kann wohl angenommen werden, daß die oben genannten Bezüge zum Teile (zu einem Drittel ihres durchschnittlichen Ausmaßes) als Arbeitsverdienst im Sinne der Krankenversicherung anzuerkennen wären.

Die Zulagen, wie Dienstalterspersonalzulagen, Nachtdienstzulagen, Dienstzulagen für Amtsvorstände des ausführenden Verkehrsdienstes und deren Stellvertreter, Bauzulagen, Dienstzulagen für Bahnoffiziantinnen und Manipulantinnen, für Maschinenmeister in Heizhäusern und Werkmeister in Signalwerkstätten, der Zugführer und Ladeschaffner, der Bahnmeister (für Nachtkontrollgänge), der Gebäudemeister und Hafenmeister. Zulagen der Wächter u. dgl. sind wahrer Arbeitsverdienst. Ebenso die gegenwärtigen Teuerungszulagen. Die Zulagen an Wächter für Schrankendienste ihrer Frauen stellen sich sachlich als ein Verdienst der Gattin des Wächters dar, die ja laut zahlreicher Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes selbst krankenversicherungspflichtig ist. Als Verdienst des Wächters selbst wäre also diese Zulage nicht einzurechnen.

*) Vergl. § 9, Abs. 3 des Statuts der Betriebskrankenkasse der kgl. Bayer. Staatseisenbahn-Verwaltung, Ausgabe 1909. Im § 9 des Statuts der Betriebskrankenkasse derselben Verwaltung, Ausgabe von Jahre 1909 wird bestimmt, daß die Fahrt- und Übernachtungsgebühren mit einem Drittel des durchschnittlich verdienten Betrages in Anrechnung kommen.

Die Kassen- und Kalkulantenzulagen könnten als Arbeitsverdienste nicht bezeichnet werden, falls sie — wie man annehmen muß — ausschließlich oder überwiegend zur Deckung der Ersätze aufgebraucht werden, die der Kassier oder der Frachtrechner infolge eines Kassenabganges oder Berechnungsfehlers an die Bahnverwaltung zu leisten hat.

Die Tantiemen stellen sich als regelmäßig gewährte Gewinnanteile dar, die im § 7 a, Abs. 1, der Novelle ausdrücklich als Arbeitsverdienst bezeichnet werden.

Bedingungsweise, das heißt nur bei Bediensteten, bei denen infolge ihrer dienstlichen Verwendung die betreffende Belohnung eine regelmäßige Erhöhung ihrer Einkünfte bildet, wären als Arbeitsverdienst anzusehen: Verschiedene Belohnungen, die für Entdeckung von Schienenbrüchen, Gebrechen an Fahrbetriebsmitteln, Wagenausforschungsprämien, Prämien für Entdeckung von falschen Angaben in den Frachtbriefen u. dgl. Hingegen gehören die laufenden Wechselprämien, Materialersparnisprämien, Prämien der Wächter für besonderen Pflichteifer, Prämien für Wächter des Bahnerhaltungsdienstes in Strecken mit Schnellzugsverkehr, Prämien für die sorgsame Pflege und gute Ausnutzung der Lokomotiven, für die bei der Instandhaltung und dem Betriebe der elektrischen Signal- und Telegraphenein richtung erzielten Ersparnisse u. dgl. bedingungslos zum Arbeitsverdienst. Den Geldbelohnungen für Arbeiter mit 25jähriger Dienstleistung fehlt das wichtigste Begriffsmerkmal des Arbeitsverdienstes, das ist die Möglichkeit der Wiederkehr des betreffenden Bezuges. Diese Belohnung kann selbstverständlich der Arbeiter nur einmal während seiner ganzen Dienstlaufbahn erhalten.

Die den Bediensteten aus Anlaß der Übersiedlung gewährten Bauschgelder und sonstige Gebühren stellen sich als reine Vergütungen für bare Auslagen dar, weshalb sie zum Arbeitsverdienste nicht gehören. Das Gleiche gilt von den Bauschgeldern zur Anschaffung von Schreibbedarf und von Kanzlei- und Papierbauschgeldern, von den ersterwähnten auch schon deshalb, weil diese Gebühr nur einmal während der ganzen Dienstlaufbahn den Bediensteten gewährt wird und daher der „Regelmäßigkeit" entbehrt.

Es ist klar, daß zu dem Arbeitsverdienste auch die Unterstützungen, Unterhaltsbeiträge, Renten, Ruhegehalte, Krankengelder u. dgl. nicht gehören. Bei der Lohnklasseneinteilung muß jedenfalls auch ihre verwaltungstechnische Durchführbarkeit ins Auge gefaßt werden. Demzufolge muß alles vermieden werden, was überflüssige Neueinteilungen in die Lohnklassen oder mühsame Vormerkführung über die einzelnen Arbeitsverdienste der Bediensteten notwendig machen würde. Dem Geiste der Novelle wird es nämlich vollständig entsprechen, wenn die Nebenverdienste nur mit durchschnittlich verdienten, also nur annähernd richtigen Beträgen angerechnet

Digitized by Google

würden, und wenn diese Anrechnung überdies nur bei solchen Bediensteten platzgreifen würde, bei denen die betreffenden Nebenverdienste ein dauerndes oder regelmäßiges Diensteinkommen bilden. Deshalb muß als zweckentsprechend bezeichnet werden, bei Bediensteten, die in der Regel im Taglohne, ausnahmeweise aber im Stücklohne arbeiten und letzteren Falls mehr als regelmäßig verdienen, nur den regelmäßigen Taglohn der Lohnklasseneinteilung zugrunde zu legen. Desgleichen könnte ohne Verletzung des Gesetzes auch verfügt werden, daß die Fahrgebühren nur bei solchen Bediensteten angerechnet werden, die in der Regel den Fahrdienst versehen und daher zu der Gruppe von Fahrbediensteten gehören. Ähnlich die Anrechnung von Reisegeldern (Diäten) nur bei Vertretungsbeamten, Verkehrs-Transportkontrolloren und überhaupt Beamten mit regelmäßigem höheren Reisegelderverdienste.

2. Die im geltenden Krankenversicherungsgesetze für den Krankengeldbezug festgesetzte dreitägige bedingte (relative) Frist hat zu manchen Mißständen, namentlich zu Vortäuschungsbegünstigungen Anlaß gegeben. Das Krankengeld gebührte nämlich bisher nur bei einer dreitägigen Krankheit, jedoch schon vom ersten Krankentage an. Ein Kranker, der seinen Anspruch auf das Krankengeld geltend machen wollte, mußte also, selbst wenn dies sein Zustand nicht erforderte, wenigstens drei Tage außer Arbeit bleiben. Blieb er wenigstens diese drei Tage im Krankenstande, erhielt er das Krankengeld für alle drei Tage; war er dagegen nur zwei Tage krank, so erhielt er für diese Tage gar keinen Bezug. Die Novelle hat die erwähnte dreitägige bedingte Frist in eine sogenannte zweitägige unbedingte (absolute) Frist abgeändert, wodurch den dargestellten Mißständen jedenfalls ein Riegel vorgeschoben werden wird (§ 6, Z. 2).

3. Der den Anspruch auf einen Krankengeldbezug begründende körperliche Zustand ist abweichend von dem geltenden Gesetze mit dem Worte „arbeitsunfähig" bezeichnet worden, und zwar deshalb, weil nach der gegenwärtig in der Wissenschaft allgemein angenommenen Ausdrucksweise der Begriff „erwerbunfähig" im Bereiche der Unfallversicherung und „invalid" (dienstunfähig) auf dem Gebiete der Invalidenversicherung zu gebrauchen ist.

4. Bei dem Grundsatze des geltenden Gesetzes, das Krankengeld auch für arbeitsfreie Tage (Sonn- und Feiertage) zu gewähren, verbleibt auch die Novelle. Die unter Z. 2 des § 6 der Novelle getroffene Ausnahme, die die Anrechnung eines solchen Tages als ersten oder letzten Krankheitstag nicht zuläßt, trägt den auf die Bekämpfung von Krankheitsvortäuschung gerichteten Bestrebungen der Krankenkassen Rechnung, von denen manche ähnliche mit dem geltenden Gesetze allerdings nicht vereinbarliche Ordnungsbestimmungen in ihren Satzungen zu treffen versucht haben. Als arbeitsfreier Tag gilt natürlich jeder Tag (auch Wochentag), an dem der betreffende Bedienstete dienstfrei hat. Es kann aber auf diese Weise nur ein einziger Tag behandelt werden. Kommen also zwei Feiertage hintereinander vor, so wird der zweite Feiertag schon als Krankheitstag anzurechnen sein.

5. In Z. 2 des § 6 ist die längste Krankenunterstützungsdauer mit 26 Wochen (bisher 20 Wochen) gleich wie in Deutschland festgesetzt.

6. Eine bedeutende Verbesserung der bisherigen Leistungen der Krankenversicherung bringen die Bestimmungen unter Z. 3 und 4 des § 6 der Novelle, betreffend Wöchnerinnenunterstützung und Stillprämien. Das geltende Gesetz trifft bekanntlich die Bestimmung, daß Wöchnerinnen bei normalem Verlaufe des Wochenbettes das Krankengeld durch mindestens vier Wochen nach ihrer Niederkunft zu gewähren ist. Diese Bestimmung hat nicht gehindert, daß Wöchnerinnen häufig lange vor Ablauf der vierwöchigen Frist wieder ihrer Beschäftigung nachgehen, um möglichst bald wieder zu vollem Arbeitsverdienste zu gelangen, für das ihnen das Krankengeld (in der Regel 60% des Lohnes) nur einen teilweisen Ersatz bietet.

Dabei mag noch anspornend mitgewirkt haben, daß in solchen Fällen die Einstellung des Krankengeldes gesetzlich nicht zulässig war, das Krankengeld demnach noch als Zuschuß zum Lohne hinzukam. Es ist klar, daß unter diesen Umständen die Wöchnerinnenunterstützung des gegenwärtigen Krankenversicherungsgesetzes ihren Zweck einer Mutterschutzmaßnahme nicht zu erfüllen vermochte. Abhilfe erschien daher geboten und gewann besondere Bedeutung angesichts der in jüngster Zeit, insbesondere unter dem Eindrucke der durch den Krieg herbeigeführten Zustände, immer kräftiger hervortretenden Bewegung zugunsten eines ausgiebigen Mutterschutzes. Die Novelle bestimmt nun, daß den Wöchnerinnen nur so lange die Unterstützung (in der Höhe des Krankengeldes) gebührt, als sie sich der Lohnarbeit enthalten, und zwar bis zur längsten Dauer von sechs Wochen nach ihrer Niederkunft. Die Novelle geht aber in ihren Bestrebungen nach Einführung eines ausgiebigen Mutterschutzes (Mutterschaftsversicherung) noch weiter. Sie bestimmt nämlich, daß an Wöchnerinnen, die ihre Kinder selbst stillen — ohne Rücksicht auf die ihnen etwa zukommende Kranken- oder Wöhnerinnenunterstützung — eine Unterstützung in der Höhe des halben Krankengeldes bis zum Ablaufe der 12. Woche nach ihrer Niederkunft gebührt (Stillprämien). Hieher gehören auch die Bestimmungen des § 9, Z. 4 und 5, der Novelle, die es zulassen, daß durch Satzungen der Krankenkassen die obenerwähnten Leistungen noch weiter ausgedehnt werden. Auf diese Weise (durch Satzungen) kann nämlich:

a) das Krankengeld an weibliche Versicherte, die sich in der letzten Zeit der Schwangerschaft befinden und sich mit Rücksicht auf ihren Zustand der Lohnarbeit enthalten, vor der Entbindung durch eine fest bestimmte Zeit, höchstens aber durch vier Wochen gewährt werden, soweit nicht ohnehin Anspruch auf Krankengeld besteht (wenn die Frau krank ist) und

Digitized by Google

b) die Gewährung von Stillprämien bis zur Dauer von 26 Wochen ausgedehnt werden.

Die angeführten Mutterschutzmaßnahmen der Novelle werden nunmehr voraussichtlich auch bei den Bahnen eine größere Bedeutung gewinnen, da die Beschäftigung von weiblichen Personen durch den Krieg eine häufigere Erscheinung geworden ist. Bemerkt sei jedoch, daß bei den k. k. Staatsbahnen schon jetzt die Dauer der Unterstützung von Wöchnerinnen nach der Niederkunft mit sechs Wochen festgelegt ist, wie dies schon der § 9 des geltenden Krankenvericherungsgesetzes als satzungsmäßige Mehrleistung zuläßt.

Die besprochenen Bestimmungen beziehen sich allerdings nur auf Wöchnerinnen aus dem Stande der weiblichen Bediensteten und nicht auf die Frauen und Töchter der männlichen Bediensteten. Der sogenannte Entbindungskostenbeitrag bei Entbindungen der Ehegattinnen der Bediensteten, der bei den k. k. Staatsbahnen seit jeher besteht, ist hiedurch nicht berührt, da dieser nicht zu Leistungen an Krankenkassenmitglieder, sondern zu Leistungen der bei den k. k. Staatsbahnen bestehenden Familien-Angehörigenversicherung gehört.

7. Das Mindestausmaß des Begräbnisgeldes („Beitrag zu den Beerdigungskosten" im Sinne des bisher geltenden Gesetzes) ist in § 6, Z. 5, der Novelle mit dem 30fachen Betrage des durchschnittlichen täglichen Arbeitsverdienstes bemessen (bisher der 20fache übliche Taglohn).

Auch hierin läßt sich eine bedeutungsvolle Verbesserung des bisherigen gesetzlichen Zustandes erblicken, daß das Begräbnisgeld nicht nur — wie bisher — im Falle des Ablebens innerhalb der Krankenunterstützungsdauer, sondern auch im Falle eines solchen nach ihrem Ablauf gebührt, allerdings soferne sie nicht seit mehr als einem halben Jahre erloschen ist. Die Krankenunterstützungsdauer endet keinesfalls früher als der Krankengeldanspruch (vgl. § 6a der Novelle). (Fortsetzung folgt.)

Die Statistik der Eisenbahnen Mitteleuropas nach dem Kriege*).

Von Inspektor der A. T. E. **Karl Liebscher.**

Weitblickende Köpfe bemühen sich schon seit Monaten, den Gedanken einer Wirtschafts- und Zollgemeinschaft mit dem Deutschen Reiche, einer einheitlichen Handels- und Überseepolitik, zur Tat reifen zu lassen. Auch für das Eisenbahnwesen Österreichs und unserer Verbündeten fanden sich Herolde, die ihre Rufe nach einem engeren Zusammenschluß der beim Eisenbahnbetriebe wirkenden Kräfte ertönen ließen. Daß auch auf diesem Gebiete sich manches, ja vieles zusammenfassen, gleichartig machen, vereinfachen, kurz verbessern und billiger machen ließe, wird wohl kaum irgendwo einem berechtigten Zweifel begegnen. Die Wagengemeinschaft, einheitliche Warenklassifikation, administrative Gleichartigkeit — um nur etwas aus dem Vielen zu erwähnen — sind keineswegs Wünsche, die gleichsam die Sonne vom lachenden Himmel herunterholen wollen.

Zu den erstrebenswerten Zielen gehört auch die Schaffung einer einheitlichen, verbesserten Eisenbahnstatistik der mitteleuropäischen Staaten.

Gestützt auf eine vieljährige Beschäftigung mit den umfangreichen Geschäftsberichten einer großen Anzahl in- und ausländischer Bahnverwaltungen darf ich wohl zeigen, daß wirklich die Hände tüchtiger Gärtner vonnöten sind, um das Wirrsal der üppig und zum Teil regellos wuchernden Zahlenranken auszulichten, um die verschlungenen Pfade der Eisenbahnstatistik einigermaßen gangbar zu machen.

Was zur Erreichung dieser Ziele in der Zeit nach dem Krieg entschieden notwendig erscheint, ist vor allem folgendes:

1. Vollständige Einheitlichkeit im Aufbau der statistischen Werte aller mitteleuropäischen Bahnverwaltungen, was die gleichzeitige Annahme eines einheitlichen Buchungsplanes zur Vorbedingung hat;

2. Ausscheidung aller Angaben von ganz geringem oder gar zweifelhaftem Werte, welche den damit verbundenen Geld- und Zeitaufwand nicht lohnen;

3. Vermeidung solcher statistischer Angaben, die sich nahezu niemals genau ermitteln lassen, oder wenn schon, dann nur durch große Arbeits- und Zeitvergeudung und die schließlich, namentlich wo es sich dabei um weitgehende Zergliederungen handelt, bisweilen auch unter die Angaben von zweifelhaftem Werte fallen;

4. Verwendbarkeit der einmal gefundenen statistischen Werte auch als Grundlagen für andere als rein statistische Zwecke, somit Wegfall von anders aufgebauten Nachweisungen über ein und denselben Gegenstand;

5. Gleicher äußerlicher Rahmen und tunlichst gleiche Reihenfolge für die einzelnen Nachweisungen, besonders in allen Geschäftsberichten, da hiedurch das zeitraubende Suchen in den oft sehr umfangreichen Geschäftsberichten vermieden wird;

6. Unbedingte Hinweise auf unvermeidliche Unebenheiten gegenüber der gebotenen Einheitlichkeit; Hintanhaltung irreführender Vergleichsversuche zur Vermeidung falscher Folgerungen.

Ich glaube die Richtigkeit obiger Leitsätze kaum besser darlegen und den Lesern verständlich machen zu können als durch eine Auswahl von Beispielen. Beginnend mit dem 1. Leitsatz sei vorausgeschickt, daß es, in Österreich wenigstens, nicht zwei Bahnverwaltungen gibt, die nach gleichen Grundsätzen verfahren. Allerdings werden die im Bahnbetriebe vorkommenden wichtigsten Einheiten von fast allen Verwaltungen nachgewiesen, schon deshalb, weil diese Angaben von der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen für die österreichische Eisenbahnstatistik verlangt werden und übereinkommengemäß auch für die statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen nachzuweisen sind. Doch gelten, und das ist das Übel, bei jeder Bahnverwaltung andere Grundsätze für die Erstellung dieser Einheiten, wodurch ihr sonst sehr großer Vergleichswert naturgemäß vielfach eine sehr wesentliche Einschränkung erleidet.

Betrachten wir einmal die Lokomotivkilometerleistungen. In diese sind auch die Leistungen der Lokomotiven während des Verschubes einzurechnen. Dies geschieht bei der A. T. E. in der Weise, daß seit Jahren für eine nachgewiesene Verschubstunde 10 *km* in Ansatz gebracht werden, wobei aber der gesamte Bereitschaftsdienst (Dampfhaltezeit) unberücksichtigt bleibt. Im Jahre 1914 ergaben sich demnach für die Linien des alten Netzes aus 206.661 Verschubstunden in den Stationen und auf den Schleppbahnen 2,066.610 Lokomotiv-

*) Mit freundlicher Bewilligung des Verfassers auszugsweise aus der „A. T. E. Zeitung" wiedergegeben. Wir empfehlen diese Ausführungen der eingehenden Beachtung durch die maßgebenden Fachleute und die Leiter unserer Eisenbahnverwaltungen.

Die Schriftleitung.

Digitized by Google

kilometer gegenüber 1,371.766 Lokomotivkilometer, die mit sämtlichen Zügen und im Vorspann- und Nachschiebedienst geleistet wurden. Ein Grund dafür, die Linien des alten Netzes der A. T. E. eine große Verschiebeanlage zu nennen dürfen, auf welche neben dem umfangreichen Verschub gewiß auch eine beträchtliche Anzahl von Dampfhaltestunden entfällt, die, wie oben erwähnt, nach den bei der A. T. E. geltenden Grundsätzen unberücksichtigt bleiben. Bei der Buschtěhrader Eisenbahn, einer Bahn mit ebenfalls reichlichem Verschiebedienst, wird die Verschubstunde nur gleich 8 Lokomotivkiolmetern gestellt, dafür aber die Bereitschaftszeit mitgezählt und eine Dampfhaltestunde gleich 1 Lokomotivkilometer gehalten. Bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen wiederum wird 1 Verschubstunde wie bei der A. T. E. als 10 Lokomotivkilometer gerechnet, zudem aber auch die Dampfhaltestunde statistisch gewertet, und zwar im Vergleich zur Buschtěhrader Eisenbahn im doppelten Ausmaß, nämlich mit 2 Lokomotivkilometern für 1 Bereitschaftsstunde. (Bei den Eisenbahnen in Rußland wird den Leistungen im Verschiebedienste eine einheitliche Fahrleistung von 5 Werst = 5·34 *km* in der Stunde zugrunde gelegt.)

Je nachdem eine Bahnverwaltung die auf Zehntel oder sogar Hundertel von Kilometern genauen Stationsentfernungen (Betriebskilometer) oder die auf ganze Kilometer gerundeten Streckenlängen (Tarifkilometer) ihren statistischen Berechnungen zugrunde legt, ergeben die Gesamtleistungen von Personen-Wagenachs- und Zugkilometern ganz merkliche Unterschiede. Die auf so verschiedene Art gefundenen Leistungen erbringen, wenn sie mit anderen, womöglich ebenfalls nach verschiedenartigen Grundsätzen erstellten Angaben in Verbindung gebracht werden, erst recht ungleichartige statistische Ergebnisse.

Die bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen weisen im Gegensatz zu allen übrigen Bahnen den Nutzwert der Naturalwohnungen als Betriebsausgaben aus, um welchen Wert sich diese demzufolge im Vergleich zu anderen Verwaltungen verhältnismäßig erhöhen. Für Bahnverwaltungen, die den Nutzwert der Naturalwohnungen nicht als Betriebsausgaben auffassen, ergibt sich daraus die Folgerung: je mehr Naturalwohnungen, um so weniger Betriebsausgaben, denn das Erfordernis für die Verzinsung des Aktienkapitals oder der Anleihegelder, mit welchen diese Wohngebäude seinerzeit erbaut wurden, liegt außerhalb des Rahmens der eigentlichen Betriebsausgaben.

Ein besonderes Kunterbunt ergibt sich bei der Nachweisung der „persönlichen" und „sachlichen" Ausgaben der einzelnen Verwaltungen, obwohl gerade hiebei eine gleichartige Unterscheidung sehr am Platze wäre, schon deshalb, weil das jeweilige Verhältnis der Personalausgaben einer Bahn zu ihren sachlichen Aufwendungen als eines der wichtigsten betrachtet wird.

Bei der A. T. E. und anderen inländischen Eisenbahnen verteilen sich die Personalkosten auf den Großteil aller Ausgabetitel und werden teilweise zusammen mit den sachlichen Ausgaben nachgewiesen, namentlich bei der Bahnerhaltung und im Werkstättendienst. Zudem werden sachliche Ausgaben des einen Dienstzweiges zufolge Buchungsplanes mitunter auf einen anderen Dienstzweig, und zwar auf Titel, die oft vornehmlich Personalausgaben nachweisen, überwälzt. (Zum Beispiel Kosten der Kohle für Lokomotivfeuerung auf den Verschubdienst.)

Bei den meisten reichsdeutschen Eisenbahnverwaltungen werden die Löhne im Bahnerhaltungsdienste und die Löhne der Werkstättenarbeiter als sachliche Ausgaben aufgefaßt und dementsprechend auch statistisch nachgewiesen, was in vieler Beziehung auch richtiger erscheint. Der jüngste ins Leben getretene Buchungsplan, der der k. u. k. Heeresbahnen in Russisch-Polen und Wolhynien, trennt die gesamten Personalbezüge der einzelnen Dienstzweige von den sachlichen Ausgaben und weist sie in je einem Artikel, die der gesamten Bahnerhaltung in einem einzigen Artikel nach. Die k. k. Staatsbahnen fassen nur die Personalkosten der Zentralleitungen aller Dienstzweige in einem Ausgabentitel zusammen, verrechnen die Ausgaben für Unterbau, Oberbau und Hochbauten einschließlich der Löhne und zum Unterschiede von allen übrigen österreichischen Bahnen sämtliche Personal- und sachlichen Kosten der Fahrkartenerzeugung, der Materialverwaltung und der Beleuchtungs- und Kraftübertragungsanstalten getrennt von den Kosten der vier Hauptdienstzweige.

Die Betriebszahl (Betriebskoeffizient), das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Gesamteinnahmen, gibt nach dem Wenigen, was bisher gesagt wurde, vielfach ein falsches Bild und läßt vollwertige Vergleiche mit anderen Betriebsunternehmungen nur in den seltensten Fällen zu.

Ich habe schon vor einigen Jahren in einem Aufsatze in der „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen" (Heft 63 vom 14. August 1909 „Vergleiche von Betriebskoeffizienten") darauf hingewiesen, daß diese Ungleichheit bei der Erstellung der Betriebszahl zwischen österreichisch-ungarischen und reichsdeutschen Eisenbahnen gewaltige Unterschiede zu Ungunsten der bundesbrüderlichen Verwaltungen mit sich bringt. Die Betriebszahl der Linien des alten Netzes der A. T. E., die sich im Jahre 1906 auf 37·40% stellte, wurde von mir in dem erwähnten Aufsatze auf reichsdeutsche Art mit 55·23% ermittelt.

Je nach der Genauigkeit der Berechnungen und den gültigen Grundsätzen für die Erstellung, je nach der Höhe der Pauschalsätze ergeben Gesamttonnen-, Wagentonnen-, Nutztonnenkilometer beträchtlich voneinander abweichende Gesamtleistungen. Falls die mühsame und Zeit kostende Erstellung dieser Angaben nur zum Teil aus den Angaben in den Zugstundenpässen fußt, im übrigen aber für Personenwagen und Lastwagen Durchschnittsgewichte angenommen werden — eine Gleichheit ist auch dabei nirgends vorgeschrieben — ergeben sich weiters wesentliche Unterschiede durch den Umstand, daß die eine Verwaltung sich seit Jahren gleichbleibend angenommener Durchschnittsgewichte der Fahrzeuge bedient, während eine andere Verwaltung die inzwischen immer größer gewordenen Eigengewichte aller Fahrzeuge berücksichtigt.

Die Kostenberechnung für eine sehr wichtige Vergleichseinheit, den Zugkilometer, dessen Erstellung schon gestreift wurde, geschah bei der A. T. E. bis vor wenigen Jahren in der Weise, daß als Ausgaben hiefür nur jene der Transportverwaltung in Rechnung gestellt wurden. Gegenwärtig werden die Kosten für diese Betriebseinheit unter Zugrundelegung der gesamten eigentlichen Betriebsausgaben, so wie bei der Buschtěhrader Eisenbahn ermittelt. Dies bedeutete im Übergangsjahr 1912 einen Sprung von K 3·83 auf K 5·51 = 43·86% für die Einheit. Die k. k. Staatsbahnen fügen zu den eigentlichen Betriebsauslagen noch die „Besonderen Auslagen", Steuern, Umlagen und die sachlichen Auslagen des Salzgeschäftes hinzu und weisen aus diesen Gesamtauslagen die Kosten eines Zugkilometers statistisch nach.

Die Kosten der Ausgabenkontrolle werden bei der A. T. E. sehr richtig auf sämtliche Dienstzweige aufgeteilt, hingegen bei der Buschtěhrader Eisenbahn insgesamt den Kosten der allgemeinen Verwaltung zugeschlagen.

Die Schweizerischen Bundesbahnen, um auch eine ausländische Verwaltung zu erwähnen, rechnen dabei noch weitergehend zu ihrer allgemeinen Verwaltung neben der Ausgaben- und die gesamte Einnahmenkontrolle, die Tarifreklamations- und statistischen Bureaus und die Telegraphenkontrolle.

Was für falsche Schlüsse diese verschiedenartige Kostennachweisung zur Folge haben kann, sei an einem kleinen

Digitized by Google

Beispiel gezeigt. In der Generalversammlung der Südbahnaktionäre am 10. Mai 1910 wurde bemängelt, daß bei dieser Gesellschaft im Jahre 1909 von den gesamten Betriebsausgaben 5·16% auf die allgemeine Verwaltung entfielen, während bei allen übrigen Bahnverwaltungen dieser Anteil durchschnittlich nur 3·50 % betrage. Die Erklärung ist sehr einfach. Die Südbahn hatte bis dahin die gesamten Kosten der Materialverwaltung, die im Jahre 1909 K 453.843 betragen hatten, unter den Kosten der allgemeinen Verwaltung verrechnet. Im Jahre darauf betrug dieser Anteil bei der Südbahn nur 3·78 %, war somit um 26·74% kleiner geworden, weil diese Kosten fortan wie bei vielen anderen Verwaltungen auf alle Dienstzweige aufgeteilt wurden, wobei auf die allgemeine Verwaltung natürlich nur ein ganz verschwindend kleiner Teil entfiel.

Aber auch die dortige, allerdings vorzuziehende Berechnungsweise erscheint mir aus dem einen Grunde nicht ganz einwandfrei, weil bei dieser nebst den im Gegensatze zu hier als selbstverständlich eingerechneten Ausgaben für Wohlfahrtszwecke auch die Steuern, öffentliche Abgaben und Lasten, eingerechnet erscheinen — die Betriebszahl somit das Verhältnis der Gesamtausgaben zu den Gesamteinnahmen anzeigt —, wodurch bei dem großen Abstand der Steuerleistung zwischen Staatsbahnen und Privatbahnen ein ganz falsches Bild von geringerer Wirtschaftlichkeit des Privatbetriebes gegenüber dem staatlichen Betriebe hervorgerufen wird. Beispielsweise haben die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen im Jahre 1912 im ganzen M 92.455·32 eingenommen und an Steuern, öffentlichen Abgaben und Gemeindelasten insgesamt nur M 193.716 verausgabt; die A. T. E. konnte in demselben Jahre Einnahmen von K 23,285.857 nachweisen, mußte dafür aber an Steuern, staatlichen und Gemeindeabgaben K 2,163.757 verbuchen. Es stehen sich in diesem Falle Steuerleistungen gegenüber, die in dem einen Falle (Staatsbetrieb) 0·21%, im anderen, einem Privatbetrieb, 9·29% der Einnahmen ausmachen.

Einzelne reichsdeutsche Bahnverwaltungen weisen Pensionsfondsbeiträge ihrer Bediensteten als Betriebseinnahmen aus; die kgl. Sächsischen Staatsbahnen ohne dafür andererseits die gezahlten Pensionen als Betriebsausgaben nachzuweisen, die vereinigten Preußischen und Hessischen Staatseisenbahnen mit Nachweisung ihrer gesamten statutenmäßigen Pensionszahlungen an ihre Bediensteten — im Jahre 1914 waren es rund 87 Millionen Mark — als Betriebsauslagen. Bei dem Großteil der Eisenbahnverwaltungen sind die Pensionseinrichtungen jedoch eigene, der Verwaltung nur lose angegliederte Wohlfahrtsanstalten, bei denen der Empfang statutarisch festgesetzter Einzahlungen seitens der Bediensteten und die Auszahlung von Ruhegehalten an diese nichts mit den Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben des Bahnunternehmens zu schaffen hat.

Auch bezüglich der Nachweisung der Wagenmieten und der Leihmieten wird nach ganz verschiedenen Leitsätzen verfahren. Unter „Miete" ist die Entschädigung für die Benutzung der Fahrzeuge zu verstehen, die aus dem Übergang auf andere Eisenbahnen in gewöhnlichem Verkehre herrührt, während als „Leihgeld" die auf Grund besonderer Vereinbarungen zu zahlende Vergütung für auf Zeit gelichene oder abgegebene Fahrzeuge bezeichnet wird. Den „Wagenmiete"-Einnahmen, also Betriebseinnahmen, stehen keine Betriebsausgaben für die Anschaffung dieser Wagen gegenüber; sie wurden aus dem Aktienkapital oder aus Anleihegeldern beschafft. Die Verzinsung des Aktienkapitales erfolgt bekanntlich in der Form der Dividende, das Erfordernis für die Verzinsung von Anleihen zur Beschaffung von Fahrzeugen bedeutet eine Kürzung des nach Abzug der Betriebsausgaben von den Gesamteinnahmen verbleibenden Betriebsüberschusses. Ganz anders verhält es sich dagegen bei angeliehenen Wagen, deren Miete oder richtiger Leihgeld eine unbestrittene Post der Betriebsausgaben darstellt, die einen ganz erheblichen Teil des „Wagenmiete"-Erträgnisses, also von Betriebseinnahmen, aufzehrt.

Die A. T. E. mit ihren vielen Fahrzeugen ist in der erfreulichen Lage, große Wagenmieten als Betriebseinnahmen nachweisen zu können, während die Verzinsung der Anschaffungskosten und die Abschreibungen auf die Fahrzeuge, wie eben erwähnt, keine eigentlichen Betriebsausgaben bilden. Andere Bahnen hingegen, die nur über einen kleinen Wagenpark verfügen, erwachsen durch das Überwiegen von Wagenmieteausgaben Betriebsauslagen, die sich durch das Anmieten von Leihwagen noch erhöhen.

Auch davon ist die Höhe der Betriebszahl abhängig, ob die Wagenmieten sowohl als Einnahmen als auch als Ausgaben nachgewiesen werden, oder ob zum Beispiel die Ausgaben für Wagenmieten von den gleicherweise eingeflossenen Einnahmen abgezogen werden und nur der verbleibende Rest als „Einnahmen aus Wagenmieten" in Erscheinung tritt. Betrügen beispielsweise die Gesamteinnahmen eines Unternehmens 10 Millionen (dabei 1 Million für Wagenmieten), die Betriebsausgaben 5 Millionen (darunter 0·5 Millionen für Wagenmieten), so ergibt dieses Verhältnis eine Betriebszahl von 50%. Wird dagegen nur der Unterschied in den Wagenmieteeinnahmen und -ausgaben nachgewiesen, so stehen 9·5 Millionen Einnahmen 4·5 Millionen Ausgaben gegenüber und die Betriebszahl beträgt jetzt nur 47·37%.

Die eine Verwaltung hält sich an die eine Art, die zweite an die andere, die dritte faßt „Miete" und „Leihgeld" zusammen, die vierte unterscheidet streng zwischen beiden; die fünfte weist in diesem Falle trotzdem das Leihgeld als eigentliche Betriebsausgabe- oder Einnahmepost nach, die sechste verweist diese Auslagen unter die Steuern und die anderen nicht zum eigentlichen Betriebe gehörigen Ausgaben usw.

Bezüglich der zweiten Forderung nach Ausscheidung aller Angaben von ganz untergeordnetem oder gar zweifelhaftem Wert nur ein Beispiel.

Nicht jene Eisenbahngesellschaft kann sich der besten Verwaltung, der größten Erfolge rühmen, die mit dem größten Aufwand von statistischen Zahlen aufmarschiert. Träfe dies zu, dann ständen zweifellos die italienischen Staatsbahnen an der Spitze des Eisenbahnwesens der ganzen Welt. Ihr Bericht ist alljährlich in drei schweren Bänden, die zusammen 1000 Seiten in der stattlichen Größe von 35 *cm* zu 26·5 *cm* enthalten, niedergelegt. Auch die rumänischen Staatsbahnen treiben in einem Bande, beinahe von der Größe und Stärke einer Kirchenbibel, einen reichlichen Aufwand mit statistischen Angaben. Nicht minder gefallen sich manche ganz winzige, inländische Unternehmen, bei denen oft ein, höchstens zwei Druckbogen genügend wären, das Wissenswerte zu sagen, darin, mit einer umfangreichen Eisenbahnstatistik aufzuwarten. Den Stoff für übertriebene statistische Angaben finden alle diese Verwaltungen zumeist in der Nachweisung der Ergebnisse des Personen- und Güterverkehrs von sämtlichen Stationen nach allen Stationen bei gleichzeitiger Aufteilung des Güterverkehres in eine Unmenge von Warengattungen.

(Schluß folgt.)

K. k. Sektionschef Dr. Max Freiherr von Buschman †.

Am 27. April l. J. ist unser einstiger Präsident Sektionschef Dr. Max Freiherr von Buschman nach langem, schwerem Leiden verschieden. Seine irdische Hülle wurde am 30. April auf dem Hietzinger Friedhofe beigesetzt. Eine

Digitized by Google

Abordnung des Klubs unter Führung unseres Präsidenten Exz. Dr. Heinrich Ritter v. Wittek nahm an der feierlichen Beisetzung teil.

Dr. M. Buschman wurde am 31. Jänner 1845 in Gersthof geboren. Nach Erlangung des juristischen Doktorgrades am 23. April 1869 an der Universität Graz trat er am 27. August 1867 bei der k. k. Finanzprokuratur Wien in den Staatsdienst; im Jahre 1871 trat er als Konzeptsadjunkt in das Handelsministerium über, in dem er bis zur Schaffung des Eisenbahnministeriums (1896) verblieb und seine Tätigkeit fast ausschließlich dem Eisenbahnwesen widmete. Im Eisenbahnministerium gehörte er der kommerziellen Sektion an und hatte zum Schlusse die Revision mehrer Departements inne. Außer tarifarischen Fragen galt sein Hauptinteresse und seine höchst ersprießliche Tätigkeit dem Frachtrechte der Eisenbahnen, ein Gebiet, das ihm mehrere sehr wertvolle Veröffentlichungen, unter anderen das mit peinlichster Gewissenhaftigkeit gearbeitete Werk: „Das neue Eisenbahn-Betriebsreglement“ (Wien 1892), sowie viele Arbeiten in Fachzeitschriften und in allererster Linie seine Vertretung der österreichischen Regierung bei den Verhandlungen zur Schaffung des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtenverkehr zu danken hat. In seiner dienstlichen Laufbahn, die am 1. September 1906 durch den Übertritt in den Ruhestand beendet wurde, hat er wiederholt durch Allerhöchste Auszeichnungen die verdiente Anerkennung gefunden. Er war Ritter des Leopold-Ordens und des Ordens der Eisernen Krone, und besaß auch einige ausländische Ehrenzeichen. Den Titel und Charakter eines Sektionschefs erhielt er im Jahre 1904.

Unserem Klub gehörte er als eines seiner treuesten und eifrigsten Mitglieder seit dem 27. Oktober 1879 ununterbrochen an. Seine Mitarbeit in verschiedenen Ausschüssen, unter anderen in dem im Jahre 1895 eingesetzten „Studienkomitee“ betreffend die Fachbildung der Eisenbahnbeamten, war stets von besonderem Erfolge und erfreute sich allgemeinster Anerkennung aller Klubmitglieder, was namentlich in seiner Wahl zum Klubpräsidenten deutlich zum Ausdrucke kam. Sektionschef Dr. M. Buschman führte das Präsidium im Jahre 1896 und 1897.

Seine über alles erhabene Lauterkeit und Liebenswürdigkeit, sein immer bereites Entgegenkommen und sein unwandelbares Pflichtgefühl sichern dem Heimgegangenen das dauernde und ehrende Andenken aller seiner Freunde und Verehrer.

VERSCHIEDENES.

Bau des dritten Gleises der Nordbahndirektion. Bereits vor dem Kriege wurden vorbereitende Arbeiten zur weitgehenden Ausgestaltung der Nordbahnlinien eingeleitet; sie mußten infolge der Kriegsereignisse zunächst eingestellt werden, sind aber jetzt infolge ihrer steigenden Wichtigkeit in vollem Umfange wieder aufgenommen worden. Diese Arbeiten umfassen den sofortigen Zubau eines dritten Gleises (des Gleises 4), wobei gleichzeitig die spätere Zulegung des vierten Gleises (des Gleises 3) berücksichtigt wird. Von den vielen hiebei zu bewältigenden Arbeiten sind die notwendig gewordene Auflassung sämtlicher Wegkreuzungen in Schienengleiche und die Herstellung von Unter- und Überfahrten samt zugehörigen Ersatzwegen sowie die Umgestaltung der Bahnhöfe für größere Nutzlängen besonders hervorzuheben. Die eingeleiteten Vorarbeiten erstrecken sich auf die gesamte Hauptlinie; zunächst wird aber an die Ausführung der einer Ausgestaltung am meisten bedürftigen Linie Prerau—Oderberg geschritten werden; die vollständigen Baupläne für diese Linie sind teils fertiggestellt, teils in Ausführung begriffen. Für die Teilstrecke Prerau—Leipnik wurde bereits die öffentliche Begehung durchgeführt und die Baubewilligung erteilt. Mit der Bauausführung ist schon begonnen worden. Die Einzelpläne für den restlichen Teil der Strecke Prerau—Oderberg werden in rascher Folge der Behandlung zugeführt werden. Es ist alle Hoffnung vorhanden, daß das große Werk in einigen Jahren mit gutem Erfolge zu Ende geführt sein wird.

Besoldungserhöhungsgebühr und Ruhegenuß. Aus Anlaß einiger oberstgerichtlicher Entscheidungen über die Frage, ob die Besoldungsgebühr auch noch zu zahlen sei, wenn der Verpflichtete in den Ruhestand versetzt wird oder mit Tod abgeht, hat das k. k. Eisenbahnministerium bereits im Jahre 1915 verfügt, daß bei den nach den Pensionsstatuten der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Abt. A), der Böhmischen Nordbahn (Statut I und II) und nach der „Pensionsvorschrift für die aus dem Dienste der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft in den Dienst der k. k. österreichischen Staatsbahnen übernommenen Beamten“ zu behandelnden Bediensteten vom 1. Juni 1915 angefangen, die nach diesen Satzungen zu entrichtenden Besoldungserhöhungsgebühren nur von den Dienstgehalten und nicht auch von den Ruhegenüssen oder aus der Verlassenschaft der in den Ruhestand Versetzten in Abzug zu bringen sind und daß daher die Hereinbringung solcher im Zeitpunkte der Ruhestandversetzung der Bediensteten etwa noch aushaftenden Gebühren von diesem Zeitpunkte angefangen zu unterbleiben hat.

Infolge einer neuerlichen oberstgerichtlichen Entscheidung wurde dieser Vorgang nunmehr auch auf solche Bedienstete ausgedehnt, die nach den Pensionsstatuten der Kaiserin Elisabeth-Bahn, der Kronprinz Rudolf-Bahn, der Vorarlberger Bahn, der Kaiser Franz Josefs-Bahn, der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau), der Dniester Bahn, der Prag-Duxer Eisenbahn, der Dux-Bodenbacher Eisenbahn, der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn und der Mährisch-schlesischen Zentralbahn zu behandeln sind.

In allen diesen Fällen sind die k. k. Staatsbahndirektionen ermächtigt, die aus Ruhegenüssen der nach den angeführten Ruhekassensatzungen zu behandelnden Bediensteten oder aus ihrer Verlassenschaft bereits hereingebrachten Beträge an Besoldungserhöhungsgebühr denjenigen Ruheständlern oder deren Erben zurückzuerstatten, welche diese Rückerstattung bereits ausdrücklich begehrt haben oder künftighin ausdrücklich begehren werden.

Neuerungen im Güterverkehr. Eine neue Art der Güterbeförderung für Berlin beabsichtigt die „Transportzentrale des Oberkommandos in den Marken“ einzuführen. Seit einiger Zeit sind zur Beförderung größerer Lasten bei Straßen- und Brückenbauten, insbesondere in den besetzten Gebieten, Kraftlastenzüge benutzt worden, die sich von den üblichen Lastkraftfahrzeugen dadurch unterscheiden, daß sie mit Dampf betrieben werden. Eine solche Straßenzuglokomobile die über 30 *PH* entwickelt, kann auf guten Wegen 400 bis 500 Zentner schleppen. Die Anhängelastwagen sind von verschiedener Größe, bei einer Breite von 2 bis 2·4 m haben sie eine Länge von 3, 5 oder 9 *m* und eine Ladefähigkeit von 60, 100 bezw. 200 Zentnern. Ein solcher Lastenzug kann also bequem die Ladung eines größeren Eisenbahnwagens aufnehmen. Die Kosten sind verhältnismäßig klein und unter jetzigen Verhältnissen erheblich geringer als für Pferde.

Die Eisenbahnverwaltung hat jetzt eigene Straßenlastwagen eingestellt, eine größere Anzahl schwerer belgischer

Digitized by Google

Pferde mit Unterstützung des Landwirtschaftsministeriums angekauft, und die zur Abfuhr nötigen Kohlen- und Rollwagen mietweise beschafft. Die Heeresverwaltung hat die nötigen Geschirre, Stallgeräte und Futtermittel zur Verfügung gestellt, auch die erforderlichen Stalleute und Kutscher. Der Fuhrpark der eine besondere Dienststelle bildet, untersteht der Leitung eines Gütervorstehers. Die Eisenbahnverwaltung hofft mit diesem unter großem Kostenaufwand eingerichteten Unternehmen den gegenwärtigen Schwierigkeiten wirksam begegnen zu können, indem sie mit ihren Gespannen täglich eine größere Anzahl überständiger Güterwagen zwangsweise zur Ablieferung bringt und die so entleerten Waggons dem Wagenumlauf schnellstens wieder zuführt.

Stand und Ergebnisse der argentinischen Eisenbahnen. Nach der Statistik über die im Betriebe befindlichen argentinischen Eisenbahnen für 1913 vergrößerte sich das argentinische Eisenbahnnetz von 17.377 *km* im Jahre 1902 auf 31.460 *km* im Jahre 1912. Der Längenzuwachs betrug also in diesen 10 Jahren 81%. Auf je 100 m^2 entfallen in Argentinien 1·12 *km* und auf je 10.000 Einwohner 42·28 *km* Eisenbahnen.

Der Spurweite nach verteilen sich die argentinischen Eisenbahnen auf:

Breitspur (1676 *m*)	8 Linien,	9,808.709 *km*	= 30·2%
Mittelspur (1435 *m*)	3 „	2,507.373 „	= 7·7%
Schmalspur (1000 *m*)	7 „	20,177.029 „	= 62·1%
zusammen	18 Linien,	32,493.111 *km*	= 100%

Zwei Linien von 4356.612 *km* = 13·4% Länge gehören dem Staate und 16 Linien von 28,136.499 *km* = 86·6% Länge Privatgesellschaften.

Im Jahre 1913 wurden auf den argentinischen Eisenbahnen 82,322.830 Personen befördert. Auf je *t km* entfiel danach eine Beförderung von insgesamt 2601 Personen. Die Zahl der Personenkilometer, berechnet auf 1 Eisenbahnkilometer, beträgt 88.452. Die Paketbeförderung betrug 643.259 *t* = 103,297.482 Tonnenkilometer und die Güterbeförderung 42,033.250 *t* = 8.985.381.690 Tonnenkilometer. Von den beförderten Waren entfielen auf: Getreide 13,080.728, andere Erzeugnisse des Ackerbaues 1,482.885, gewerbliche Erzeugnisse 4,721.444, Vieh 4,226.746, sonstige Landeserzeugnis 287.014, Baustoffe 6,051.310 und andere Waren 12,183.123 *t*.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen bei den Schmalspurbahnen 5,618.125, bei den Mittelspurbahnen 1,494.553, bei den Breitspurbahnen 28,286.616, zusammen 35,399.294 Goldpesos. Für das Personenkilometer ergibt dies bei den Schmalspurbahnen 0·0162, bei den Mittelspurbahnen 0·1112, bei den Breitspurbahnen 0·0119, im Gesamtdurchschnitt 0·0124 Goldpesos. Aus der Gepäckbeförderung wurden insgesamt 717.237, aus der Paketbeförderung 5,625.328 und aus der Güterbeförderung 90,636.018 Goldpesos erzielt. Danach betrugen die Einnahmen aus der Gepäck- und Paketbeförderung zusammen für 1 *km* Eisenbahnlänge 197·17 Goldpesos und aus der Güterbeförderung für 1 Tonnenkilometer im Gesamtdurchschnitt 0·0101 Goldpesos.

Die gesamten Betriebseinnahmen betrugen bei den Schmalspurbahnen 27,560.622, bei den Mittelspurbahnen 6,196.152, bei den Breitspurbahnen 101,862.987, zusammen 135,619.761 Goldpesos. Demgegenüber betrugen die gesamten Betriebsausgaben: bei den Schmalspurbahnen 20,336.652, bei den Mittelspurbahnen 3,536.324, bei den Breitspurbahnen 59,862.215, zusammen 83,735.191 Goldpesos. Der Betriebsüberschuß betrug bei den Schmalspurbahnen 7,223.970, bei den Mittelspurbahnen 2,659.828, bei den Breitspurbahnen 42,000.772, zusammen 51,884.570 Goldpesos. Daraus ergibt sich eine Betriebszahl von 63% bei den Schmalspurbahnen, 57% bei den Mittelspurbahnen, 59% bei den Breitspurbahnen und 62% im Gesamtdurchschnitt.

Das Anlagekapital für den eigentlichen Eisenbahnbetrieb belief sich auf 1.266,855.273, für Nebenbetriebe (Molen, Trambahnen, Dampfer, Hotels, Werkstätten usw.) 65,152.273, zusammen auf 1.332,007.856 Goldpesos. Die Verzinsung des Eisenbahnanlagekapitals betrug bei den Schmalspurbahnen 2·30%, bei den Mittelspurbahnen 3·63%, bei den Breitspurbahnen 4·89%, im Gesamtdurchschnitt 4·17%.

Durch Eisenbahnunfälle sind 550 Personen getötet und 1197 Personen verletzt worden. An Unfallentschädigungen haben die Eisenbahngesellschaften in 372 Fällen insgesamt 207.308 (das sind durchschnittlich in jedem Falle 557) Goldpesos bezahlt.

Gerichtliche Entscheidung über die durch den Krieg verursachten Verluste von Gepäckstücken*). Gegen die königlich ungarischen Staatsbahnen wurde eine ganze Reihe von Prozessen angestrengt, anläßlich jener Schadensfälle, die der im Oktober 1914 erfolgte Einbruch der Russen bei den von der Eisenbahn in der Station Máramarossziget angenommenen, jedoch nicht weiterbeförderten Gepäcksstücken verursacht hatte. Bezüglich jenes Teiles der Prozesse, deren Gegenstand weniger als K 2500 beträgt, hat als letzte Instanz die Debreczener königliche Tafel entschieden, und zwar zugunsten der Eisenbahn. Das Máramaroser Bezirksgericht als erste Instanz und der dortige Gerichtshof als Appellationsgericht haben in diesen Angelegenheiten den folgenden Tatbestand festgestellt:

In den letzten Tagen des Monats September 1914 überflutete das aus Galizien und dem oberen Teile des Máramaroser Komitats vor dem vordringenden Feinde flüchtende Publikum in riesigen Massen die Bahnstation Máramarossziget und deren Umgebung, von dem Wunsche geleitet, einerseits die eigene Person, andererseits die wertvollsten Habseligkeiten zu retten, die der Eisenbahn hauptsächlich als Gepäck zur Beförderung übergeben wurden. Die Gepäckaufgabe nahm solchen Umfang an, daß die Station Máramarossziget, die unter gewöhnlichen Verhältnissen beim stärksten Verkehr 40 bis 50 Stück Gepäck aufnimmt, in diesen Tagen tagtäglich 1500 bis 2000 Stück Gepäck aufzunehmen gezwungen war, welche riesige Menge sie teils in Ermanglung von Zügen, teils wieder infolge Andranges des Publikums nicht sofort verladen, sondern die Verladung und Beförderung nur während der Nachtstunden durchführen konnte. Am 30. September und 1. Oktober war das aufgenommene und nicht abförderbare Gepäck bereits zu einer derartigen Menge angewachsen, daß es im Vordergrunde der Station, bis zur Kante des Perrons in Stockwerkhöhe aufgestapelt, der Beförderung harrte. In diesen Tagen wurde die Beförderung von dem in der Station sich drängenden Publikum, dessen Zahl zeitweise auch die 10.000 überschritt, derart verhindert, daß das Publikum sein nicht aufgegebenes Gepäck und Handgepäck unter und neben die bereits aufgenommenen Gepäckstücke legte, wodurch das Bahnpersonal die bereits aufgegebenen Gepäckstücke weder festzustellen noch herauszusuchen imstande war. Die Eisenbahn machte den Versuch, das Publikum durch Militärgewalt vom Bahnhofe zu entfernen, hatte damit jedoch keinen Erfolg, weil das für sein Leben fürchtende und flüchten wollende Publikum mit Umgehung der Station neuerdings sich zwischen die Geleise drängte. Da in diesen Tagen auch mit der Beförderung der militärischen Ausrüstungen und Materialien für die Spitäler begonnen wurde, ist es wiederholt vorgekommen, daß das Militär mit Gepäck schon beladene Wagen entleerte und daselbst militärische Ausrüstungen unterbrachte.

Unter solchen Umständen traf am 2. Oktober von der Militärbehörde der Befehl ein, den Platz zu räumen, demzu-

*) Nach dem „Pester Lloyd" mitgeteilt.

Digitized by Google

folge das Eisenbahnpersonal, vom Eintreffen des Befehls gerechnet, innerhalb einer Stunde die Station verlassen mußte, was auch geschah, doch wurden mit den drei Räumungszügen nur mehr die militärischen, behördlichen und Eisenbahnausrüstungen sowie die noch zurückgebliebenen Flüchtlinge und Fahrnisse des Eisenbahnpersonals befördert. Die zur Zeit der Räumung in der Station noch zurückgebliebenen 500 bis 600 Stück Gepäck wurden von den am 2. Oktober eingetroffenen russischen Soldaten und in der Umgebung wohnhaften ruthenischen Bauern zum größten Teile geplündert. Die Menge des in den der Räumung vorangehenden drei Tagen beförderten Gepäckes hat ungefähr 40 Waggonladungen betragen, das zurückgelassene und gemäß den Prozessen einen Wert von K 400.000 darstellende Gepäck dürfte zwei Wagenladungen entsprochen haben.

Angesichts dieses Tatbestandes haben die beiden Untergerichte die Schadenersatzhaftung der Eisenbahn aus dem Grunde festgestellt, weil die bewiesenen Tatsachen, obgleich sie zweifellos hinsichtlich der Beförderung außerordentliche Schwierigkeiten verursachten, dennoch in ihrer Gesamtheit nicht als solche unabwendbare Ereignisse zu betrachten sind, die sie als vis major qualifizieren würden, um so weniger, als es der Eisenbahn, falls sie unter den geschilderten schwierigen Verhältnissen 40 Wagenladungen Gepäck zu befördern vermochte, auch noch möglich gewesen wäre, die zurückgebliebenen zwei Wagen zu befördern.

Die Debreczener königliche Tafel hat die Urteile der unteren Instanzen mit der folgenden Begründung abgeändert:

Nach der in der Gerichtspraxis angenommenen Bestimmung des Begriffes der höheren Gewalt ist höhere Gewalt ein solches äußere Ereignis, zu dessen Abwendung selbst jenes Maß der ordentlichen Fürsorge und Kraftentfaltung, das die öffentliche Meinung den Umständen des Falles angemessen vorschreibt, nicht ausreicht. Es unterliegt aber keinem Zweifel, daß sich die höhere Gewalt nicht bloß in dem unmittelbaren Obwalten der Gewalt offenbart, sondern es muß jede äußere Erscheinung, die die Wirkung der obwaltenden oder bevorstehenden Gefahr ist, als ein Ereignis betrachtet werden, das das Gepräge der höheren Gewalt an sich trägt.

Aus dem oben geschilderten Tatbestande geht offenkundig hervor, daß zufolge der Wirkung des feindlichen Einbruches, das ist der Haltung des flüchtenden Publikums in der Máramarosszigeter Eisenbahnstation durch von außen her kommende Ursachen solche Zustände herrschten, auf die sich das Maß des regelmäßigen Betriebsganges nicht mehr anwenden läßt und unter denen die Eisenbahnbediensteten, die als Menschen sich gleichfalls unter dem Eindrucke der Nähe und Vorstellung der Gefahr befanden, nicht mehr imstande waren, ihre Aufmerksamkeit auf alles auszudehnen und mit gebotener Umsicht zu prüfen, ob bereits alle Mittel erschöpft sind, deren Anwendung der gesunde Menschenverstand und die unter regelmäßigen Verhältnissen gewünschte Fürsorge von ihnen beansprucht. Da jedoch die Eisenbahn nach § 398 des Handelsgesetzes und der auf diesem Absatz beruhenden Bestimmungen des Eisenbahnbetriebsreglements für den aus dem Verluste des Gutes erwachsenden Schaden nicht haftet, wenn er durch höhere Gewalt verursacht wurde, hat der königliche Gerichtshof unstreitig die Bestimmungen des materiellen Rechtes dadurch verletzt, daß er die Beklagte hinsichtlich des vom Kläger übergebenen, jedoch zufolge höherer Gewalt in Verlust geratenen Gepäckes zum Schadenersatz verpflichtete, weshalb auch die königliche Tafel das Urteil der Berufungsinstanz abgeändert, den Kläger mit seiner unbegründeten Klage abgewiesen und ihn zur Tragung der erwachsenen Kosten verpflichtet hat.

KLUBNACHRICHTEN.

Bericht über die Klubversammlung am 24. April 1917.

Präsident Exzellenz Dr. v. Wittek eröffnete die Versammlung mit nachstehenden geschäftlichen Mitteilungen:

„Unsere nächste Klubversammlung findet Dienstag, den 8. Mai l. J., um ½7 Uhr abends, statt. Bei dieser wird Herr k. u. k. Hauptmann Wilhelm Thurner vom Pressedienst des k. u. k. Kriegsministeriums einen Vortrag unter dem Titel „Von allen vier Fronten" halten und Lichtbilder vorführen. Mit diesem Vortrage schließt die heurige Vortragszeit.

Vor dieser Klubversammlung, und zwar um 6 Uhr nachmittags, findet in diesem Saale die Wählerversammlung statt, bei der unser Wahlkomitee die Anträge für die der Hauptversammlung vorzuschlagenden Wahlen in das Präsidium und den Ausschußrat stellen wird.

Unsere diesjährige Hauptversammlung findet Dienstag, den 15. Mai, um 6 Uhr nachmittags, statt. Die Tagesordnung ist in der Verlautbarung unserer Klubzeitung enthalten.

Heute haben wir das besondere Vergnügen, Herrn Oberkommissär Dr. Rudolf Haas am Vortragstische zu begrüßen, der uns mit einigen seiner neuen Dichtungen bekanntmachen wird."

Herr Dr. Haas machte uns zuerst mit der Novelle „Traudelchen" bekannt, einer feinsinnigen Erzählung der keimenden und erlöschenden Liebe zweier Wiener Menschenkinder. In „Mathias Triebl", der Geschichte eines verbummelten Studenten, lernten wir den Dichter von der heiteren Seite kennen; in trefflichster Weise bringt Herr Dr. Haas in diesem Geschichtchen derbkomische Vorkommnisse, gepaart mit burschikoser Urwüchsigkeit, in frischer, fließender Erzählerform dar.

Zuletzt las der Dichter die Kriegsskizze aus dem Hinterlande: „Mein Sohn ist wie ein anderer Mann" und fast will es uns scheinen, als ob der Dichter zu sich selbst zurückgefunden hätte. Wieder lernen wir in warmen Tönen, überzeugend geschildert, ein Mannesherz kennen, welches im Augenblick des größten Leides die Pflicht gegenüber dem wartenden Vaterlande über jeden persönlichen Vorteil stellt.

Sowohl dieses Werk als auch die Erzählung „Traudelchen" sind Auslesen einer im Juli 1917 im Buchhandel erscheinenden Sammlung Novellen unter dem Titel: „Verirrte Liebe", die Herrn Dr. Haas gewiß ebensolche Erfolge bringen wird, als seine gern gelesenen, spannenden Romane.

Großen, wohlverdienten Beifall spendeten die zahlreichen Anwesenden dem Dichter für seine Darbietungen. Unser Präsident, Exzellenz Dr. Ritter v. Wittek, dankte Herrn Dr. Haas für die Vorlesung seiner feingeschilderten, poesievollen und ansprechenden Arbeiten, beglückwünschte ihn zu seinen gelungenen Schöpfungen und sprach die Hoffnung aus, noch mehr von ihm kennen zu lernen.

Der Schriftführer: *Insp. Taussig.*

* * *

Teenachmittag, Donnerstag, den 26. April 1917.

Diese sehr gut besuchte Veranstaltung des Klubs verlief dank der Damen Fräulein Irma v. Wittek und Frau Inspektor Taussig, die für Darbietungen künstlerischen Genusses in dankenswerter Weise Sorge trugen, bei anerkennenswerter Schaffensfreude der anwesenden Damen für die bekannten Zwecke unserer Teenachmittage allseits in zufriedenstellendster Weise.

Wir hörten ausgewählte Werke von Schumann, Liszt und Dworak, vollendet und eindrucksvoll gespielt von der Pianistin Fräulein Emmy Goldblatt. Frau Gröeber-Neusser bot uns Gelegenheit, ihre in jeder Hinsicht befriedigende Fertigkeit als Violin-Künstlerin zu bewundern, indem diese immer gern gehörte Künstlerin nebst einem Adagio von Max Bruch das Bravourstück aller Violinisten, den „Spanischen Tanz" von Sarasate mit glänzendem Erfolge spielte. Redlichen Anteil an diesem Erfolge hatte auch der bei unseren Veranstaltungen immer herzlich gern begrüßte Tonkünstler Herr Chormeister Führich, der, wie wir besonders dankend erwähnen müssen, die Klavierbegleitung der Dame Gröeber-Neusser vertretungsweise im letzten Augenblick übernahm.

Nachdem uns noch das Mitglied des Deutschen Volkstheaters, Fräulein Ery Kress in freiem Vortrage reizende Gedichte von Wildgans, Dora Menden und Baumbach mit künstlerischer Wärme und Innigkeit vorgetragen, blieb der Rest des Teenachmittags den Damen zur Herstellung von Scharpie, Zigaretten u. dgl. bei zwangloser Unterhaltung gewidmet.

Als schönes Ergebnis des aufgewendeten Fleißes gilt die Ablieferung einer hübschen Anzahl fertiggestellter Fürsorgegegenstände.

Der Schriftführer: *Insp. Taussig.*

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Bericht über die Wählerversammlung am 8. Mai 1917.

Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen erstattet namens des Wahlkomitees an die recht zahlreich besuchte Wählerversammlung nachstehenden Bericht:

Das Wahlkomitee hat in seiner Sitzung vom 24. April l. J. beschlossen, folgende Herren zur Wahl in das Präsidium und den Ausschußrat vorzuschlagen:

An Stelle des satzungsgemäß ausscheidenden Vizepräsidenten Sr. Exzellenz des Herrn Dr. Franz Ritter v. Schonka zum Vizepräsidenten Herrn Hofrat Friedrich v. Csatary.

An Stelle des wegen Zeitmangel zurücktretenden Schriftführers Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen zum Schriftführer den bisherigen Ausschußrat Bahnoberkommissär Dr. Richard Malcher.

An Stelle der satzungsgemäß ausscheidenden Ausschußräte der Herren:

Hofrat Friedrich v. Csatary,
Hauptmann Kornelius Fries,
Sekretär Dr. Hugo Husserl,
Ministerialrat Johann Rihosek,
Adjunkt Hans Schier,

sowie des zum Schriftführer in Vorschlag gebrachten Bahnoberkommissärs Dr. Richard Malcher.

zu Ausschußräten die Herren:

kais. Rat Oskbr Bachrach,
Hofrat August Ritter von Loehr,
Oberinspektor Igo Poeschko,
Oberst Peter Poll,
Oberrevident Josef Renn und
Oberbaurat Eduard Scheichl.

Im Falle Ihrer Zustimmung werden diese Herren der Hauptversammlung in Antrag gebracht werden.

Nachdem Oberstaatsbahnrat Dr. von Prunkul die Anfrage gestellt hatte, aus welchen Gründen der bisherige bewährte Schriftführer Dr. Leipen zurücktrete, und dieser versicherte, daß lediglich Mangel an Zeit, sich dieser Aufgabe zu widmen, die Veranlassung hiefür sei, wurde der Antrag des Wahlkomitees einstimmig angenommen.

Oberstaatsbahnrat Dr. Franz Hilscher dankte namens der Versammlung dem Wahlkomitee für die glückliche Auswahl der Kandidaten.

Der Schriftführer:
Inspektor Taussig.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Nr. 596-IV-17/2. Wien, am 7. Mai 1917.

Betreff: Lieferungs-Ausschreibung.

Bei den k. k. Staatsbahndirektionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Pilsen, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg, Stanislau und der Betriebsleitung Czernowitz, der Nordbahn- und Nordwestbahndirektion und den Direktionen für die Linien der St.-E.-G. und böhm. Nordbahn gelangen für das zweite Halbjahr 1917 die Lieferungen von verschiedenen Materialien im Konkurrenzwege zur Vergebung.

Die näheren Bedingnisse sind im Amtsblatte der kais. Wiener Zeitung vom 10. Mai 1917 verlautbart und auch bei den betreffenden Direktionen zu erlangen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Personenverkehr.

Laut des mit 1. Mai a. c. in Kraft tretenden Sommerfahrplanes wird der Lokaldampfer von Wien-Weißgärber nach Pozsony täglich um 5⁰⁰ nachmittags von Wien abgehen.

Wien, am 1. Mai 1917.

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Heiz- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Brikettswerken in Dziedzitz (Österr. Schlesien).

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 149

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

Anton Nowak & Sohn

Herren-Schneider

Spezialist für Damen- und Sportkostüme

Wien, I., Elisabethstraße 1 (Ecke Kärntnerstraße 44)

Fernsprecher Nr. 3353.

In der Monarchie best eingeführtes **Teilzahlunghaus** der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche

liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5. K. k. hand.-ger. prot. Uhrmacher. K. k. beeideter Sachverständiger.

TROTZ DES KRIEGES

Bad *Pöstyén* offen!

1. Alle **BÄDER** und Kuranstalten. 2. alle **HOTELS**, auch das prachtvolle Thermia Palace (mit den Bädern verbunden) stehen zur Verfügung. Pöstyéns natürheißer Schwefelschlamm heilt eben die am häufigsten vorkommenden Felddienstkrankheiten (Folgen von Verletzungen und Erkältungen, wie zum Beispiel Gelenksteifheit, Exsudate, Rheuma, Ischias, Gicht) mit größtem Erfolg. Normaler Bahnverkehr (von Wien 3 Stunden direkter Schnellzug). Prospekte Badedirektion Pöstyén (Pistyan).

Unsere Mitglieder erhalten die bisherigen bedeutenden Ermäßigungen. Näheres durch die Vereinsleitung.

Digitized by Google

PROSPEKT.

Sechste österreichische Kriegsanleihe

Steuerfreie 5½% amortisable Staatsanleihe u. steuerfreie 5½% Staatsschatzscheine.

KUNDMACHUNG.

Auf Grund der Kaiserlichen Verordnung vom 4. August 1914 und vom 28. Juni 1916, RGBl. Nr. 202, betreffend die Vornahme von Kreditoperationen zur Bestreitung der Auslagen für außerordentliche militärische Vorkehrungen aus Anlaß der kriegerischen Verwicklungen und zur Bedeckung der aus Staatseinnahmen der Verwaltungsjahre 1914/15 und 1915/16 nicht bedeckten Staatsausgaben dieser Verwaltungsjahre werden als

sechste österreichische Kriegsanleihe

I. eine vierzigjährige steuerfreie 5½% amortisable Staatsanleihe

und

II. steuerfreie 5½% am 1. Mai 1927 rückzahlbare Staatsschatzscheine

ausgegeben. Der Gesamtbetrag der Kriegsanleihe wird auf Grund der Ergebnisse der öffentlichen Subskription festgestellt werden.

I.

Die steuerfreie 5½%ige amortisable Staatsanleihe ist in Serien zu K 5,000.000 eingeteilt und wird in Abschnitten zu K 50, 100, 200, 1000, 2000, 10.000 und 20.000 ausgefertigt. Die Stücke sind vom 1. April 1917 datiert und tragen in Faksimile die Unterschrift des k. k. Finanzministers und die Gegenzeichnung des Präsidenten und eines Mitgliedes der Staatsschuldenkontrollkommission des Reichsrates. Sie sind in deutscher Sprache ausgestellt; der wesentliche Inhalt des Textes ist in den Landessprachen beigefügt.

Die Schuldverschreibungen lauten auf den Inhaber und werden mit 5½% fürs Jahr verzinst. Die Zinsen der Abschnitte zu K 100, 200, 1000, 2000, 10.000 und 20.000 werden in halbjährigen Raten am 1. April und 1. Oktober eines jeden Jahres nachhinein, die Zinsen der Abschnitte zu K 50 in ganzjährigen Raten am 1. April eines jeden Jahres nachhinein ausbezahlt. Die Schuldverschreibungen sind mit 21 Kupons, deren erster am 1. Oktober 1917, bezw. bei den Abschnitten zu K 50 am 1. April 1918 fällig ist, versehen; ferner ist ein Talon beigegeben, gegen welchen seinerzeit die weiteren Kupons ohne Anrechnung von Kosten oder Gebühren bei der Staatszentralkasse erhoben werden können.

Die Anleihe wird zum Nennwerte zurückgezahlt und unter Einhaltung eines annähernd gleichen Zinsen- und Kapitalszahlung umfassenden Annuitätenaufwandes in den Jahren 1923 bis 1957 auf Grund von Auslosungen getilgt. Die Auslosung wird nach Serien (zu K 5,000.000) vorgenommen und findet im Oktober jedes Jahres, die erste Auslosung im Oktober 1922 statt; die Rückzahlung erfolgt an dem der Auslosung folgenden 1. April. Die ausgelosten Serien werden alljährlich alsbald nach der Ziehung nebst einer Liste der Serien, aus welchen noch Restanten aushaften, verlautbart werden.

Die Verzinsung der zur Rückzahlung fällig gewordenen Staatsschuldverschreibungen erlischt mit dem Fälligkeitstage des Kapitalsbetrages.

Dem k. k. Finanzminister ist das Recht vorbehalten, vom 1. Jänner 1927 angefangen, die Auslosungen jeweils zu verstärken oder den noch ungetilgten Anleihebetrag ohne Auslosung unter Einhaltung einer dreimonatigen Kündigungsfrist zum Nennwerte zurückzuzahlen. Die Kündigung ist in der amtlichen „Wiener Zeitung" zu verlautbaren.

Die Auszahlung der Zinsen sowie die Rückzahlung des Kapitals der Staatsschuldverschreibungen erfolgt ohne Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug, gegen Einlösung der fälligen Zinsenkupons, bezw. Staatsschuldverschreibungen bei der k. k. Staatszentralkasse in Wien. Die Zinsscheine verjähren binnen 6 Jahren, ausgeloste oder gekündigte Staatsschuldverschreibungen binnen 30 Jahren vom Fälligkeitstermin an.

Der Umsatz der steuerfreien 5½%igen amortisablen Staatsanleihe unterliegt nicht der Effektenumsatzsteuer.

II.

Die steuerfreien 5½%igen Staatsschatzscheine lauten auf den Inhaber und sind in Abschnitten zu K 1000, 5000, 10.000 und 50.000 ausgefertigt; sie sind vom 1. Mai 1917 datiert und tragen in Faksimile die Unterschrift des k. k. Finanzministers und die Gegenzeichnung des Präsidenten und eines Mitgliedes der Staatsschuldenkontrollkommission des Reichsrates. Sie sind in deutscher Sprache ausgestellt; der wesentliche Inhalt des Textes ist in den Landessprachen beigefügt. Die Staatsschatzscheine werden mit 5½% fürs Jahr verzinst. Die Zinsen werden in halbjährigen Raten am 1. Mai und 1. November eines jeden Jahres nachhinein ausbezahlt; der Kapitalsbetrag der Staatsschatzscheine wird am 1. Mai 1927 zurückgezahlt werden. Dem k. k. Finanzminister ist das Recht vorbehalten, die Schatzscheinanleihe auch vor dem 1. Mai 1927 unter Einhaltung einer dreimonatigen Kündigungsfrist zum Nennwerte ganz oder teilweise zurückzuzahlen. Die Kündigung ist in der amtlichen „Wiener Zeitung" zu verlautbaren. Die Stücke sind mit 20 Kupons versehen, deren erster am 1. November 1917 fällig ist. Die Auszahlung der Zinsen und die Rückzahlung des Kapitals erfolgt ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug gegen Einlieferung der fälligen Zinsenkupons, bezw. Staatsschatzscheine bei der k. k. Staatszentralkasse in Wien.

Der Anspruch aus den Staatsschatzscheinen erlischt durch Verjährung, in Ansehung der Zinsen binnen 6 Jahren, in Ansehung des Kapitals binnen 30 Jahren vom Fälligkeitstermin an.

Der Umsatz der 5½%igen Staatsschatzscheine unterliegt nicht der Effektenumsatzsteuer.

Wien, den 1. Mai 1917. **Der k. k. Finanzminister.**

Digitized by Google

Subskriptionseinladung.

Die Subskription beginnt am 10. Mai 1917 und wird Freitag, den 8. Juni 1917, 12 Uhr mittags, geschlossen.

Zeichnungen können bei nachstehenden Stellen erfolgen: K. k. Postsparkassen-Amt Wien und dessen Sammelstellen (k. k. Postämter), sämtliche Staatskassen nnd Steuerämter, Oesterreichisch-ungarische Bank, Hauptanstalt Wien, deren Filialen in Österreich, Bosnien und der Herzegovina und deren Exposituren in Lublin und Belgrad, Anglo-Oesterreichische Bank Wien, Wiener Bank-Verein Wien, k. k. priv. Allgemeine Oesterreichische Boden-Credit-Anstalt Wien, Centralbank der deutschen Sparkassen Wien, k. k. priv. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe Wien, Allgemeine Depositenbank Wien, Niederösterreichische Eskompte-Gesellschaft Wien, k. k. priv. österr. Länderbank Wien, k. k. priv. Bank- & Wechselstuben-Aktien-Gesellschaft „Merkur" Wien, Bankhaus S. M. v. Rothschild Wien, Unionbank Wien, k. k. priv. Allgem. Verkehrsbank Wien, Adriatische Bank Triest, Banca Commerciale Triestina Triest, Bank für Ober-Oesterreich und Salzburg Linz, Bank für Tirol und Vorarlberg Innsbruck, Bielitz-Bialaer Eskompte- und Wechslerbank Bielitz, Böhmische Eskompte-Bank Prag, Böhmische Industrialbank Prag, k. k. priv. Böhmische Unionbank Prag, Galizische Bank für Handel und Industrie Krakau, Industriebank für das Königreich Galizien und Lodomerien samt dem Großherzogtum Krakau, Krainische Landesbank Laibach, Laibacher Kreditbank Laibach, Landesbank des Königreiches Böhmen Prag, Landesbank des Königreiches Galizien und Lodomerien mit dem Großherzogtum Krakau, Landwirtschaftliche Creditbank für Böhmen Prag, k. k. priv. Mährische Eskomptebank Brünn, Mährisch-Ostrauer Handels- und Gewerbebank Mähr.-Ostrau, Oesterr. Industrie- und Handelsbank Wien, k. k. priv. Steiermärkische Escompte-Bank Graz, Ústřední banka českých spořitelen Prag, Wiener Kommerzialbank, Wiener Lombard- und Escomptebank Wien, Živnostenská banká Prag und den inländischen Zweiganstalten dieser Bankinstitute während der bei jeder Stelle üblichen Geschäftsstunden.

Zeichnungen können auch durch Vermittlung anderer Banken sowie von Sparkassen, Versicherungsgesellschaften, Privatbankiers, Kreditgenossenschaften und ihren Verbänden erfolgen.

Für die Zeichnung gelten folgende Bedingungen:

1. Der Subskriptionspreis beträgt:

für die steuerfreie 5½%ige amortisable Staatsanleihe 92·50%,

für die steuerfreien 5½%igen, am 1. Mai 1927 zurückzahlbaren Staatsschatzscheine 94%.

2. Die Zeichnung erfolgt mit Anmeldungsformularen, die bei den vorgenannten Stellen kostenfrei erhältlich sind. Sie kann auch ohne Verwendung eines Anmeldeformulares brieflich in folgender Form geschehen:

„Auf Grund der kundgemachten Anmeldungsbedingungen zeichne ich Nom. K..... Sechste österreichische Kriegsanleihe in 5½%iger amortisabler Staatsanleihe, steuerfreien 5½%igen, am 1. Mai 1927 zurückzahlbaren Staatsschatzscheinen und verpflichte mich zur Abnahme und Einzahlung gemäß der Zuteilung. Zugleich leiste ich die Einzahlung von K....."

Einer jeden Zeichnungsstelle ist mit Genehmigung des Finanzministers vorbehalten, die Höhe des Betrages jeder einzelnen Zuteilung zu bestimmen.

3. Die Zuteilung wird sobald als möglich nach Schluß der Subskription unter Benachrichtigung der Zeichner erfolgen.

4. Der Anschaffungspreis ist bei Zeichnungen bis K 200 gleich bei der Anmeldung mit dem vollen Betrag zu entrichten. Bei Zeichnungen über K 200 sind bei der Anmeldung 10% des Nennwertes, am 7. Juli 1917 und am 7. August 1917 je 20%, am 7. September 1917 25% und am 8. Oktober 1917 der Rest des Gegenwertes einzuzahlen.

Die Stückzinsen werden per 1. Mai 1917 verrechnet; der Zeichner hat daher 5½% Stückzinsen vom 1. Mai 1917 bis zum Zahlungstage zu vergüten.

5. Anmeldungen auf bestimmte Abschnitte der Anleihe können nur insoweit berücksichtigt werden, als dies nach Ermessen der Zeichnungsstelle zulässig erscheint.

6. Die Abnahme hat bei derselben Stelle zu geschehen, bei welcher die Zeichnung erfolgt ist.

7. Bis zur Fertigstellung der definitiven Stücke werden den Zeichnern über Verlangen Interimsscheine ausgefolgt, deren Umtausch in definitive Stücke ohne Anrechnung einer Umtauschgebühr bei derselben Stelle erfolgt, bei welcher die Interimsscheine ausgegeben wurden.

Für die Durchführung der Subskriptionen bei dem k. k. Postsparkassenamt in Wien und den von ihm zur Entgegennahme von Zeichnungen ermächtigten Sammelstellen (k. k. Postämtern) gelten die von dem k. k. Postsparkassenamt besonders bekanntzugebenden Modalitäten.

8. Die Oesterreichisch-Ungarische Bank und die Kriegsdarlehenskasse gewähren gegen Hinterlegung der Obligationen dieser Kriegsanleihe, bezw. der Interimsscheine als Faustpfand bis zu 75% des Nominalwertes Darlehen zu einem um ½% ermäßigten Zinsfuß, nämlich zum jeweiligen offiziellen Eskomptezinsfuß. Der begünstigte Zinsfuß bleibt für die Dauer des gegenwärtigen Privilegiums der Oesterreichisch-Ungarischen Bank, d. i. bis zum 31. Dezember 1917 in Kraft.

Die erwähnten zwei Institute gewähren zum jeweiligen offiziellen Eskomptezinsfuß auch auf andere bei ihnen belehnbare Wertpapiere Darlehen, insofern der zu behebende Betrag nachweislich zur Begleichung der auf Grund dieser Einladung subskribierten Summe dient.

Für prolongierte solche Darlehen wird gleichfalls die Begünstigung des ermäßigten Zinsfußes, und zwar bis 31. Dezember 1917 eingeräumt. Auf Verlangen wird für Darlehen, welche innerhalb der obigen Einzahlungstermine nachweislich zur Einzahlung der subskribierten Summe aufgenommen werden, an Stelle des jeweiligen Eskomptezinsfußes der fixe Zinsfuß von 5% pro anno bis zum 31. Dezember 1917 gewährt.

Ferner werden die Oesterreichisch-Ungarische Bank und die Kriegsdarlehenskasse unter den früher bezeichneten Modalitäten Parteien, welche nachweislich innerhalb der prospektmäßigen Einzahlungstermine bei einem anderen Kreditinstitute (Bank, Sparkasse, Vorschußkasse usw.) oder bei einer Bankfirma zum Zwecke der Zeichnung dieser Kriegsanleihe ein Darlehen aufgenommen haben, zur Abstattung desselben in der Höhe, bis zu welcher es im Zeitpunkte des Ansuchens nachweislich noch aushaftet, ein neues Darlehen zum fixen Zinsfuß von 5% gewähren und zu diesem fixen Zinsfuß bis 31. Dezember 1917 prolongieren.

9. Die Regierung wird dafür Sorge tragen, daß die von der Oesterreichisch-Ungarischen Bank und der Kriegsdarlehenskasse gemäß Punkt 8 bis zum 31. Dezember 1917 eingeräumten Begünstigungen nach Ablauf dieser Frist von der Notenbank oder einer anderen von der Regierung zu bezeichnenden Anstalt bezüglich der steuerfreien 5½%igen amortisablen Staatsanleihe bis 30. Juni 1922 und bezüglich der steuerfreien 5½%igen Staatsschatzscheine bis 30. Juni 1920 gewährt werden.

10. Die Kriegsdarlehenskasse ist ermächtigt, auf Grund des § 6, Punkt 3, der Kaiserl. Verordnung vom 19. September 1914, RGBl. Nr. 248, unter Bedachtnahme auf die in der bezogenen Kaiserl. Verordnung vorgeschriebenen Gebarungsgrundsätze auch gegen Verpfändung von Hypothekarforderungen, welche die gesetzliche Sicherheit bieten (§ 1374 ABGB.), Darlehen zu gewähren.

Wien, im Mai 1917.

Digitized by Google

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung

der P. T. Aktionäre der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wird

Mittwoch, den 30. Mai d. J., 10 Uhr vormittags

in Wien, im **großen Sitzungssaale des Gremiums der Wiener Kaufmannschaft**, IV., Schwarzenbergplatz Nr. 16, stattfinden.

Die stimmberechtigten Herren Aktionäre* belieben die Eintrittskarten vom 22. Mai d. J. an in der Liquidatur der Gesellschaft in Wien, III., Hintere Zollamtsstraße 1, in Empfang zu nehmen, wo von dem genannten Tage an auch das Programm über die für diese Versammlung bestimmten Gegenstände und die von den Revisoren erledigten Rechnungs-Abschlüsse samt Geschäftsbericht eingesehen oder behoben werden können.

Die in der Generalversammlung zu beratenden selbständigen Anträge der Aktionäre sind wenigstens 14 Tage vor derselben der Administration mitzuteilen, um in das Programm aufgenommen werden zu können.

Blankette zu Vollmachten sind in der Liquidatur zu haben.

Wien, 28. April 1917.

Die Administration.

Nachdruck wird nicht honoriert.

*** Statuten.**

§ 18. Unbeschadet der für die Mitglieder der Administration festgesetzten Ausnahmen (§ 29) hat jeder Aktionär, **welcher sechs Monate vor** und zur Zeit der Generalversammlung als Eigentümer von wenigstens fünf auf seinen Namen lautenden ganzen Aktien in den Büchern der Gesellschaft eingetragen erscheint, ein österreichischer oder ungarischer Staatsbürger und im Genusse der bürgerlichen Rechte ist oder als juristische Person (Aktien-Gesellschaft u. dgl.) ihren Sitz in Österreich oder Ungarn hat, und zwar ohne Rücksicht auf den Besitz einer größeren Anzahl von Aktien, bei einer jeweiligen Generalversammlung dann das Recht, im eigenen Namen eine Stimme abzugeben, wenn er das wirkliche Eigentum der Aktien ausweise. Dies geschieht dadurch, daß er seine Aktien **wenigstens drei Tage vor** der Generalversammlung bei der Administration in Wien, oder sieben Tage vor derselben bei einer ihrer Agentien in Pest oder Linz erlegt.

Diese Aktien werden dem Eigentümer erst nach abgehaltener Generalversammlung wieder zur freien Verfügung erfolgt.

§ 19. Das Stimmrecht kann für juristische Personen (Aktien-Gesellschaften u. dgl.) sowie für Pflegebefohlene durch ihren gesetzlichen Vertreter und im allgemeinen durch einen Bevollmächtigten ausgeübt werden; jedoch muß der Bevollmächtigte ebenfalls ein stimmberechtigter Aktionär sein und die an ihn nicht länger als vor Jahresfrist ausgefertigte Vollmacht wenigstens sieben Tage vor der Generalversammlung bei der Administration ausgewiesen haben.

Ein solcher Bevollmächtigter hat für sich und alle seine Mandanten zusammen höchstens fünf Stimmen.

Erste Eisenbahnwagen-Leihanstalt

Wien, I., Schottenring 28.

Fernsprecher 21824. Werkstätte und Depotplatz: D.-Wagram.

Vermietung von normalspurigen Eisenbahn-Güterwagen, Kastenwagen mit großem Laderaum, Kühlwagen, Zisternenwagen, Weintransportwagen. Spezialwagen für Leichentransporte.

Kitson-Licht Ges. m. b. H.

Lampen- und Metallwarenfabrik

Spezialerzeugung: **Petroleum - Starklicht-Lampen für Innen- und Außenbeleuchtung**

von 100 bis 1000 Kerzen

Fernsprecher 31268 **WIEN, VII., Kandlgasse Nr. 23** Prospekte kostenlos

CARL SEIDL & Cie.

Spedition

Kohlen u. Baumaterialien

WARNSDORF.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in prächtigster Lage mit eigenem Park

Die Hotelverwaltung

Außerordentlich wohlschmeckend, ungemein kräftigend, appetitanregend, erzeugt raschest neues, gesundes Blut, eignet sich daher bestens nach großen Blutverlusten, also insbesondere für Verwundete.

Geschmackproben kostenlos von

J. Paul Liebe

Tetschen a. E.

Digitized by Google

PATENTE:
Österreich, Ungarn, Deutschland, Belgien, Frankreich u. England.

AMINIUM

bleifreier, giftfreier und einzig bewährter Grundanstrich als

Ersatz für Bleiminium

zeichnet sich besonders durch seine **Deckkraft** und **Ausgiebigkeit** aus, infolgedessen stellt er sich bei weitem billiger als Bleiminium.

Profesit, Anstrich in verschiedenen Tönen von großer Deckkraft und Dauerhaftigkeit, ist **besser als alle anderen Deckanstriche,** eignet sich auf **Eisen, Holz** und **Mauerwerk** usw.

Spezialunternehmung für Anstriche sämtl. Eisenkonstruktionen.

Thomas Profes

Prag II. Wassergasse Nr. 38

BLAU & Co., WIEN

Werkzeug- und Werkzeugmaschinenfabrik

XX., Hellwagstraße 4-8 :-: I., Wallfischgasse 12

Fabrikation:

Präzisions-Werkzeuge, Bohrmaschinen, Schleifmaschinen

Wiederverkauf:

Drehbänke, Fräsmaschinen, Hobelmaschinen, Radialbohrmaschinen, Bohr- u. Fräswerke usw.

Preßluftwerkzeuge und ganze Anlagen

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 9/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Gegründet 1873. Gegründet 1873.

Bau-Unternehmung N. RELLA & NEFFE

konz. Baumeister ◇ Ingenieur-Bureau

Zentrale: **WIEN, IX.,** Zentrale:

ZIMMERMANNGASSE NR. 12.

Filialen: Aussig, Karlsbad, Mähr.-Ostrau, Laibach, Lemberg, Triest.

Haus für Ungarn: Rella N. és unokaöcse épit. vall. R. T., BUDAPEST, IV., Vilmos Császár-ut 7.

Beton und Eisenbeton: Hoch- und Tiefbauten, Industrieanlagen, große Hallen, Brücken, Pfähle nach eigenen Systemen. Städtekanalisation, Talsperren, Wasserkraftanlagen.

Oesterreichische

Mannesmannröhren-Werke

Gesellschaft m. b. H.

Wien, IX. Währingerstraße Nr. 6,

liefern von ihren Werken in Komotau (Böhmen) und Schönbrunn (österr. Schlesien) alle Sorten nahtloser Rohre und Rohrfabrikate, insbesondere Lokomotivsiederohre, Brotan-Boxrohre, Wellrohre (Patent Pogany-Lahmann), Überhitzerelemente (System Schmidt), Rauchrohre, Weichenzugsrohre, Kupplungsmuffen resp. Waggonhülsen, Beleuchtungs- und Signalmaste, Telegraphen- und Telephonstangen (Dachständer), Wegweisersäulen usw.

Telegramme: Mannesrohr Wien. Fernsprecher: 22830, 22834, 22840, 23066, 14034.

Metallschläuche für alle Bahnzwecke

ferner:

Benzin	Dampf
Öle	Gas
Petroleum	Luft
Hochdruck	Wasser

liefert:

Erste Oesterreichische Metallschlauchfabrik

Gesellschaft m. b. H.

Fernsprecher 22797 **Wien, I. Eßlinggasse 17** Fernsprecher 22797

Digitized by Google

A. Fross- Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge

WIEN, XX/1,

Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge,
Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen,
Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österreichischen internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon".

Stefan v. Götz & Söhne

WIEN, XX/1., Nordwestbahnstraße 53.

Zweigniederlassung:

PRAG, VII., Bubnaerstraße Nr. 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen,
mechanisch und rein pneumatisch. Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe. Patent-Weichensperren.

Hand u. Zugschranken mit u. ohne Vorläutesicherung.

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- u. Betriebsdienst. Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

FERNSPRECHER: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

KUPFERWERKE OESTERREICH

KUPFER: Bleche, Feuerbüchsen, Rohre, Stutzen, Ringe, glatt und profiliert, Stangen (rund, flach, gelocht und ungelocht), Drähte (rund und profiliert, blank und verzinnt), blanke Seile, Bronzedrähte, Trolleydrähte, Streifen und Lamellen, Stifte und Nieten.

MESSING: Bleche, Streifen ohne Ende, Draht und Stangen (rund und profiliert), Rohre, Stiften und Nieten.

ALUMINIUM: Bleche, Streifen ohne Ende, Draht, Ronden, Stangen und Rohre, Stifte und Nieten.

ZENTRALBUREAU: PRAG, OLIVAGASSE Nr. 10

Werke in Nestersitz-Pömmerle bei Aussig und Kamenitz bei Strančic

Erste österreichische
Spezialfabrik für Winden

August Guthmann

Ingenieur

Sieding-Stixenstein, Südb.-Stat. Ternitz, N.-Ö.

Telegramm-Adresse: GUTHMANN STIXENSTEIN.

FERNSPRECHER Nr. 5

A. LANNA

PRAG

Wasserbau- und Bahnbau-Unternehmung

Gegründet 1865 **Gummifabriken** Gegründet 1865

SCHNEK & KOHNBERGER

Zentrale: WIEN, I., BIBERSTRASSE Nr. 14

Fabriken: Odrau (Schlesien), Kreuzberg (Böhmen), Josefsthal b. Bensen

Gummischläuche jeder Art, technische Gummiwaren, Dichtungsplatten, Isolierband usw. usw.

Für die Geschäftsanzeigen verantwortlich die Verwaltung der Österreichischen Eisenbahnzeitung, Wien, I., Nibelungengasse Nr. 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

PATENTE:
Österreich, Ungarn, Deutschland, Belgien, Frankreich u. England.

AMINIUM

bleifreier, giftfreier und einzig bewährter Grundanstrich als

Ersatz für Bleiminium

zeichnet sich besonders durch seine **Deckkraft** und **Ausgiebigkeit** aus, infolgedessen stellt er sich bei weitem billiger als Bleiminium.

Profesit, Anstrich in verschiedenen Tönen von großer Deckkraft und Dauerhaftigkeit, ist **besser als alle anderen Deckanstriche,** eignet sich auf **Eisen, Holz** und **Mauerwerk** usw.

Spezialunternehmung für Anstriche sämtl. Eisenkonstruktionen.

Thomas Profes

◆◆ Prag II. Wassergasse Nr. 38 ◆◆

BLAU & Co., WIEN

Werkzeug- und Werkzeugmaschinenfabrik

XX., Hellwagstraße 4-8 :-: I., Wallfischgasse 12

Fabrikation:

Präzisions-Werkzeuge, Bohrmaschinen, Schleifmaschinen

Wiederverkauf:

Drehbänke, Fräsmaschinen, Hobelmaschinen, Radialbohrmaschinen, Bohr- u. Fräswerke usw.

Preßluftwerkzeuge und ganze Anlagen

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 9/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Gegründet 1873. Gegründet 1873.

Bau-Unternehmung

N. RELLA & NEFFE

konz. Baumeister ◇ Ingenieur-Bureau

Zentrale: **WIEN, IX.,** Zentrale:

ZIMMERMANNGASSE NR. 12.

Filialen: Aussig, Karlsbad, Mähr.-Ostrau, Laibach, Lemberg, Triest.

Haus für Ungarn: Rella N. és unokaöcse épit. vall. R. T., BUDAPEST, IV., Vilmos Császár-ut 7.

Beton und Eisenbeton: Hoch- und Tiefbauten, Industrieanlagen, große Hallen, Brücken, Pfähle nach eigenen Systemen. Städtekanalisation, Talsperren, Wasserkraftanlagen.

Oesterreichische

Mannesmannröhren-Werke

Gesellschaft m. b. H.

Wien, IX. Währingerstraße Nr. 6,

liefern von ihren Werken in Komotau (Böhmen) und Schönbrunn (österr. Schlesien) alle Sorten nahtloser Rohre und Rohrfabrikate, insbesondere Lokomotivsiederohre, Brotan-Boxrohre, Wellrohre (Patent Pogany-Lahmann), Überhitzerelemente (System Schmidt), Rauchrohre, Weichenzugsrohre, Kupplungsmuffen resp. Waggonhülsen, Beleuchtungs- und Signalmaste, Telegraphen- und Telephonstangen (Dachständer), Wegweisersäulen usw.

Telegramme: Mannesrohr Wien. Fernsprecher: 22830, 22834, 22840, 23066, 14034.

Metallschläuche für alle Bahnzwecke

ferner:

Benzin	Dampf
Öle	Gas
Petroleum	Luft
Hochdruck	Wasser

liefert:

Erste Oesterreichische Metallschlauchfabrik

Gesellschaft m. b. H.

Fernsprecher 22797 **Wien, I. Eßlinggasse 17** Fernsprecher 22797

Digitized by Google

A. Fross- Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge

WIEN, XX/1,

Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge,
Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen,
Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österreichischen internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon".

Stefan v. Götz & Söhne

WIEN, XX/1., Nordwestbahnstraße 53.

Zweigniederlassung:

PRAG, VII., Bubnaerstraße Nr. 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen,

mechanisch und rein pneumatisch. Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe. Patent-Weichensperren.

Hand u. Zugschranken mit u. ohne Vorläutesicherung.

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- u. Betriebsdienst. Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

FERNSPRECHER: 48172, 48175 und interurban 48178, 48174.

KUPFERWERKE OESTERREICH

KUPFER: Bleche, Feuerbüchsen, Rohre, Stutzen, Ringe, glatt und profiliert, Stangen (rund, flach, gelocht und ungelocht), Drähte (rund und profiliert, blank und verzinnt), blanke Seile, Bronzedrähte, Trolleydrähte, Streifen und Lamellen, Stifte und Nieten.

MESSING: Bleche, Streifen ohne Ende, Draht und Stangen (rund und profiliert), Rohre, Stiften und Nieten.

ALUMINIUM: Bleche, Streifen ohne Ende, Draht, Ronden, Stangen und Rohre, Stifte und Nieten.

ZENTRALBUREAU: PRAG, OLIVAGASSE Nr. 10

Werke in Nestersitz-Pömmerle bei Aussig und Kamenitz bei Strančic

□ **Erste österreichische** □
Spezialfabrik für Winden

August Guthmann

□ □ Ingenieur □ □

Sieding-Stixenstein, Südb.-Stat. Ternitz, N.-Ö.

Telegramm-Adresse: GUTHMANN STIXENSTEIN.

□ □ FERNSPRECHER Nr. 5 □ □

A. LANNA

PRAG

Wasserbau- und Bahnbau-Unternehmung

Gegründet 1865 **Gummifabriken** Gegründet 1865

SCHNEK & KOHNBERGER

Zentrale: WIEN, I., BIBERSTRASSE Nr. 14

Fabriken: Odrau (Schlesien), Kreuzberg (Böhmen), Josefsthal b. Bensen

Gummischläuche jeder Art, technische Gummiwaren, Dichtungsplatten, Isolierband usw. usw.

Für die Geschäftsanzeigen verantwortlich die Verwaltung der Österreichischen Eisenbahnzeitung, Wien, I., Nibelungengasse Nr. 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Stanford University Library NOV 28 1919

ÖSTERREICHISCHE

Eisenbahn-Zeitung

Schriftleitung und Verwaltung:
Wien, I., Nibelungengasse Nr. 3
Fernsprecher Nr. 355
Postsparkassenkonto der Verwaltung: Nr. 6245
Postsparkassenkonto des Klub: Nr. 50.698
Beiträge werden nach dem vom Zeitungsausschuß festgesetzten Tarife :-: bezahlt. :-:

ZEITSCHRIFT DES KLUB ÖSTERREICHISCHER EISENBAHN- UND SCHIFFAHRTS-BEAMTEN

Erscheint bis auf Weiteres am 1. u. 15. jeden Monats

Bezugspreis einschl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10, halbjährig K 5
für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6
im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10
Bezugstelle für den Buchhandel:
Waldheim, Eberle A.-G., Wien, VII., Seidengasse Nr. 3—9
Einzelne Hefte 40 Heller

Heft 11 | Wien, den 1. Juni 1917 | XL. Jahrgang

Böhler-Stahl

Anerkannt erstklassiges Fabrikat von stets gleichmäßiger Güte für Werkzeuge u. alle sonstigen Verwendungszwecke mit hoher Beanspruchung

Wien, I.
Elisabethstraße 12

Gebr. Böhler & Co.
Aktiengesellschaft

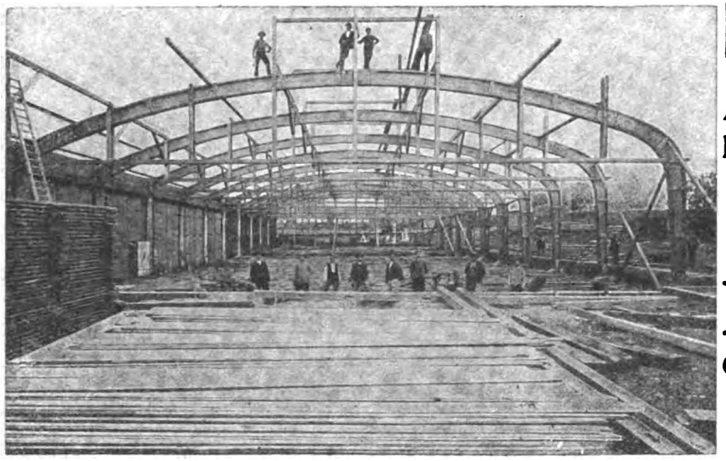
Budapest, VI.
Andrássy-út 41

Spezialfabrik für moderne

Schnelldrehbänke

Werkzeugmaschinenfabrik
Arno Plauert
Warnsdorf in Böhmen.

Digitized by Google



Montagehalle für Eisenbahn- und Militärbedarf.

Hetzer's neue Holzbauweisen.

Ausführung freitragender Hallen- und Dachkonstruktionen jeder Spannweite und Form.

Projekte, Kostenanschläge und Ingenieurbesuch kostenlos.

Bauindustrie

Gesellschaft für Baubedarf u. Bauausführung.

Wien, I., Stock-im-Eisenplatz 3/4

Fernsprecher: 4871, 7187.

AUSTRO DAIMLER

„Quebracholit"-Wände „Quebracholit"-Decken

Das beste und billigste Baumaterial. Ersatz für teuere Bretterschalungen und schwere Stein- und Ziegelwände.

Prospekte und Auskünfte: **Jos. Umlauft & Co., Ges. m. b. H., Bodenbach.**

Digitized by Google

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Alpenländische Drahtindustrie

F. Jergitsch' Söhne

WIEN

I. Friedrichstraße 4

neben Opern-Kino

Fernspr. 7480

FABRIKEN IN

WIEN, XI. Brambillagasse 11
GRAZ, Wienerstraße Nr. 186
KLAGENFURT.

Illustrierte Kataloge gratis.

Roessemann & Kühnemann

WIEN, IX., Porzellangasse 45

Berlin • Budapest • Prag • Lemberg • Agram

Fabrik für

Feld- und Rollbahnen, Hängebahnen, Elektrohängebahnen, Drahtseilbahnen, Waggonfabrik

Lokomotiven jeder Art

Bau von Schleppbahnen, Bremsbergen, Kühlanlagen nach bewährtem System, Betonmischmaschinen, feuersichere Türen nach Patent „Kücken"

Gegründet 1842. Gegründet 1842.

Bis Ende 1915 über 5300 Lokomotiven geliefert.

Telegramm-Adresse: **Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt.**
Telephon-Nummer 6 Wiener-Neustadt.

Actien-Gesellschaft

der

Lokomotivfabrik

vormals

G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Abteilung für Lokomotivbau:

Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart, für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen.

Abteilung für Kesselbau:

Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate, sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe.

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:

Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art. Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall.

Vorzüglichste Ausführung. Prompteste Bedienung.

Mollner Holzwarenfabriken und Sägewerke

ROTHMAIER & HUTJA

Gesellschaft m. b. H.

Fabriken: **Molln, O.-Ö.** an der Steyrtalbahn — Bureaus: **Wien, IX/2.** Währinger Gürtel 88

Größte Spezialfabriken Österreich-Ungarns für

Werkzeugstiele und Werkzeughefte.

Fabrikation der patentierten

Tri-Angel-Schnitt-Hefte

für Feilen und Stemmeisen, erfordern kein Vorbohren und Einbrennen; ermöglichen absolutes, dauerndes Festhalten des Werkzeuges!

Ersparnis im Betriebe 75%.

Anerkannt und in steter Verwendung bei den meisten Bahnwerkstätten des In- und Auslandes und großindustriellen Betrieben.

Schaufel-, Krampen-, Hacken- u. Hammerstiele aus bester Rotbuche, Weißbuche u. Esche. **Hammerstiele aus Ia. bosnischem Dörndlholz** maschinell hergestellt, anerkannt vorzüglicher Qualität.

Sämtliche Holzbehelfe für Bahnbedarf zu den billigsten Preisen.

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 — **Wien X/1** — Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

Digitized by Google

G. WINIWARTER

Blech- und Bleiwaren-Fabrik

WIEN, I. GETREIDEMARKT 8

Fabrik in Gumpoldskirchen (Niederösterreich)

Niederlage: Budapest, VI., Vilmos császár ut. 31

ERZEUGT UND LIEFERT BILLIGST:

Bleirohre, Bleibleche, Bleiapparate, Hartbleiarmaturen, Bleiguß jeder Art. K. k. priv. verzinkte Hilgersche Dachpfannen, System Fiers, anerkannt bestes und leichtestes Eindeckungsmaterial, für alle Arten Dächer verwendbar. Bleiplomben, Bleisiphons, Bleidraht usw.

Zinnrohre, Zinnbleche, Zinndraht usw. Verzinkte, verbleite und verzinnet. Eisenbleche. Verzinkte und verzinnte Eisendrähte. Zinkblech, Kupferblech Weißblech, Lotzinn, Lagermetall usw.

Spezialität: Verzinkte und schwarze Well- und Trägerwellbleche für Eindeckungen, freitragende Dächer, feuersichere Wände und Türen, Brücken-, Decken- und Stiegenkonstruktionen usw.

Autogen-Gasakkumulator KRÜKL & HANSMANN

Gesellschaft m. b. H.

Wien, VI., Mollardgasse 85a, ab Mai 1917 VI., Dreihufeisengasse 3

Dissousgas- und Sauerstoff-Werke

Spezialfabrik f. autogene Schweiß- u. Schneideanlagen

Spezialkonstruktionen für Eisenbahnzwecke:

Radreifen-Ab- und Aufziehfeuer, Stationsbeleuchtungsanlagen, Schneideapparate und Dissousgasfackeln für Rettungswagen usw., Dissousgas für Signal-, Waggon- und Lokomotivbeleuchtung

Anlagen zur Erzeugung von flüssigem Sauerstoff für Sprengzwecke

Für Ungarn: Ungarische Autogen-Gasakkumulator A.-G. vorm. Ungarische Dissousgas A.-G., Budapest, IV., Koronaherceg-utca 5

Oesterreichische Flugzeugfabrik Aktiengesellschaft Wiener-Neustadt

Lieferantin der k. u. k. Heeresverwaltung
und der k. u. k. Marine

Oesterreichische

Mannesmannröhren-Werke

Gesellschaft m. b. H.

Wien, IX. Währingerstraße Nr. 6,

liefern von ihren Werken in Komotau (Böhmen) und Schönbrunn (österr. Schlesien) alle Sorten nahtloser Rohre und Rohrfabrikate, insbesondere Lokomotivsiederohre, Brotan-Boxrohre, Wellrohre (Patent Pogany-Lahmann), Überhitzerelemente (System Schmidt), Rauchrohre, Weichenzugsrohre, Kupplungsmuffen resp. Waggonhülsen, Beleuchtungs- und Signalmaste, Telegraphen- und Telephonstangen (Dachständer), Wegweisersäulen usw.

Telegramme: Mannesrohr Wien. Fernsprecher: 22830, 22834, 22840, 23066, 14034.

Metallschläuche für alle Bahnzwecke

ferner:

Benzin	Dampf
Öle	Gas
Petroleum	Luft
Hochdruck	Wasser

liefert:

Erste Oesterreichische Metallschlauchfabrik

Gesellschaft m. b. H.

Fernsprecher 22797 Wien, I. Eßlinggasse 17 Fernsprecher 22797

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 11. Wien, den 1. Juni 1917. XL. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — **für das Deutsche Reich:** Ganzjährig M 12, halbjährig M 6; — **im übrigen Auslande:** Ganzjährig F 20, halbjährig F 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Die Wiener städtischen Schnellbahnen. Von Emil Rank. — Eisenbahn und Kraftwagen. Vortrag vom k. k. Reg. Rat Leopold Ritter von Stockert. (Schluß folgt). — Verschiedenes: Zeichnet VI. Kriegsanleihe! Wiener Urania. Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Krankenversicherung der österreichischen Eisenbahnen. Personalküchen der Eisenbahnen keine gewerbemäßige Betriebe. Vorsorgen für den Milchverkehr nach Wien im Sommer 1917. Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów). — Buchanzeigen: Bergstadt. Die „Kartographische und Schulgeographische Zeitschrift". — Klubnachrichten. — Geschäftanzeigen.

Klubleitung für das Jahr 1917/18.

Präsident:

Exzellenz Dr. Heinrich Ritter v. Wittek, k. u. k. Geheimer Rat, Eisenbahnminister a. D.

Vizepräsidenten:

Oberinspektor Felix Wilhelm;
Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler;
Hofrat Friedrich v. Csatáry.

Schriftführer:

Inspektor Maximilian Taussig;
Bahnoberkommissär Dr. Richard Malcher.

Kassier:

Revident Adolf Nowak (für die Dauer der Abwesenheit des Revidenten Herrn Adolf Nowak im Felde wird die Klubkasse von Herrn Direktor-Stellvertreter Berthold Kriser verwaltet).

Rechnungsführer:

Zentralinspektor Anton Wenzl.

Ausschußräte:

kais. Rat Oskar Bachrach;
Oberbaurat Emanuel Bittner, k. u. k. Oberstleutnant;
Obersanitätsrat Dr. Andreas Bogdan;
Bahnoberkommissär Dr. Michael Epstein;
Regierungsrat Emil Guisolan;
Direktor-Stellvertreter Berthold Kriser;
Hofrat August Ritter v. Loehr;
Oberinspektor Rudolf Mansch;
Oberinspektor Igo Poeschko;
Oberst Peter Poll;
Oberstaatsbahnrat Dr. Johann Rtter v. Prunkul;
Hofrat Viktor Reiber;
Oberrevident Josef Renn;
Oberrevident Sigismund Rosenberg;
Oberbaurat Eduard Scheichl;
Ministerialkonzipist Dr. Otto v. Steyrer;
Staatsbahnrat Bernhard Stöger.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Neue Ehrenmitglieder.

Bei der am 15. Mai l. J. abgehaltenen 40. Hauptversammlung wurden einstimmig zu Ehrenmitgliedern des Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten ernannt:

Seine Exzellenz Herr Eisenbahnminister Dr. Zdenko Freiherr v. Forster;

Seine Exzellenz Herr Geheimrat Julius v. Ludvigh in Budapest;

Seine Exzellenz Herr Universitätsprofessor Dr. Alfred von der Leyen in Berlin;

Herr Präsident, Hofrat Dr. Alexander Freiherr v. Eger.

Herr Major Franz Grünebaum Edler v. Bruckwall;

Herr Inspektor Karl Hanausek;

Herr Hofrat Koloman v. Szájbély in Budapest.

Zur gefälligen Beachtung!

Jene Klubmitglieder, welche die „Neue Freie Presse" und das „Neue Wiener Tagblatt" durch das Klubsekretariat zu ermäßigtem Preise beziehen, werden gebeten, die Erneuerung des Bezugsrechtes unter gleichzeitigem Erlag des Bezugspreises bis zum 28. jenes Monats, in welchem das Bezugsrecht endet, im Klubsekretariate anzumelden.

Die bisherige Übung, daß die betreffenden Zeitungen vom Klubsekretariate, ohne den Erneuerungsauftrag abzuwarten, bestellt und bezahlt wurden, muß ausnahmelos abgestellt werden, weil hieraus Unzukömmlichkeiten erwachsen sind, und der Klubkasse zur Bestreitung der Bezugsgebühren namhafte Beträge entnommen werden mußten, die zum Teile erst spät zurückerstattet wurden.

Nach obigem Zeitpunkte kann für den kommenden Monat oder Vierteljahr ein Erneuerungsauftrag oder eine Neubestellung nicht mehr angenommen werden, weil dies eine täglich mehrmalige Zusendung der Diener in die Zeitungsverwaltungen verursachen würde, wofür die vorhandene Dienerschaft nicht ausreicht.

Digitized by Google

Die Wiener städtischen Schnellbahnen.

Von Emil Rank.

Über den Bau der Wiener städtischen Schnellbahnen sind in letzter Zeit wichtige Entschlüsse gefaßt worden. Vor allem hat die Stadt Wien auf Grund des Landesgesetzes vom 18. Juli 1914 und unter Mithilfe Wiener Banken sich ein Anlehen von 250 Mill. Kronen gesichert, von dem 150 Mill. Kronen ausdrücklich für den Bau städtischer Schnellbahnen bestimmt sind. Von großer Bedeutung ist auch die unlängst erfolgte Berufung des in Fragen städtischer Verkehrsmittel rühmlichst bekannten Ingenieurs Franz Musil als Baurat der Stadt Wien, schon deshalb, weil sie den festen Entschluß der Stadtverwaltung bekundet, den Bau von städtischen Schnellbahnen nunmehr ernstlich zu betreiben. Es kann wohl keinem Zweifel unterliegen, daß Baurat Musil sich seiner Aufgabe mit aller Kraft widmen wird.

Es dürfte daher an der Zeit sein, die Wünsche zusammenzufassen, die vom Standpunkte des Bahnbenutzers aus hinsichtlich der Ausgestaltung des neuen Verkehrsmittels zu äußern sind.

Welche Linien zuerst ausgebaut werden sollen, ist noch nicht sicher bekannt. Die Vorschläge, die die Kommission für Verkehrsanlagen im Jahre 1911 gemacht hat, bieten keinen verläßlichen Anhaltspunkt, weil sie mehrfach abgeändert wurden und der Beschlußfassung der Gemeinde unterworfen sind.

Wenn nach den bisher veröffentlichten Ansichten des Baurates Musil verfahren wird, dann ist anzunehmen, daß die ersten Linien einerseits dem starken Verkehr folgen, andererseits aber auch zu einem Gelände führen werden, das sich für die Bebauung mit zahlreichen Wohnhäusern eignet. Es dürfte also begründete Hoffnung vorhanden sein, daß die ersten Schnellbahnlinien nicht in die gebirgige Umgebung Wiens geführt werden, die ja ein starkes Hindernis für die Ausdehnung der Stadt bilden.

Leider ist nicht zu erwarten, daß die ersten Schnellbahnen nach dem Muster Berlins weit in das neu zu erschließende Gelände hineingebaut und dieses gleichzeitig mit dem Bahnbau durch Anlegung von Straßen, Kanälen usw. zum sofortigen Bau von Häusern hergerichtet wird. Der Grund hiefür liegt auf geldwirtschaftlichem Gebiete. Es ist nämlich nach den Erfahrungen, die bisher gemacht worden sind, als sicher anzunehmen, daß die Einnahmen einer so weit geführten Schnellbahn auf Jahre hinaus nicht hinreichen würden, um eine nur halbwegs befriedigende Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitales erwarten zu lassen. Wenn nun auch schwerwiegende Gründe dafür sprechen, einen derartigen Bahnbau im Wege städtischer oder staatlicher Beihilfe dennoch zu ermöglichen, so ist doch nicht zu verkennen, daß die gewaltigen Lasten, die uns der Weltkrieg aufgebürdet hat, es weder der Stadt noch dem Staat ermöglichen werden, weitgehende Beihilfe zu leisten. Immerhin wird der Bau von Schnellbahnen, die nur bis zum Rand des dicht bewohnten Gebietes reichen und, nach den in anderen Großstädten gemachten Erfahrungen, eine genügende Verzinsung des Anlagekapitales erwarten lassen, bei richtiger Wahl der Linien eine große Erleichterung der Verkehrs- und der Wohnungsnot bieten.

In die rein technischen Fragen, wie: ob der Bau als Hochbahn, Unterpflasterbahn oder als tiefliegende Untergrundbahn ausgeführt wird, soll hier nicht näher eingegangen werden. Es darf aber als sicher bezeichnet werden, daß der elektrische Antrieb gewählt werden wird, da die gründlichen Untersuchungen, die die preußischen Eisenbahnbehörden in der letzten Zeit anstellten, mit voller Klarheit ergeben haben, daß der elektrische Antrieb sich nicht nur den Anforderungen des in den verschiedenen Tageszeiten stark wechselnden städtischen Verkehrs weit besser anpaßt, als der Dampfbetrieb, sondern auch billiger ist und schnellere Fahrt gestattet.

Außer an der Linien- und Betriebführung dürfte dem Bahnbenutzer an der Gestaltung der Fahrpreise am meisten liegen. Da diese aber ganz wesentlich von den Bau- und Betriebskosten abhängen, müssen wir uns zunächst den Punkten zuwenden, die deren Ermäßigung herbeizuführen vermögen.

Bau- und Betriebskosten städtischer Schnellbahnen hängen nun, abgesehen von der Bodengestaltung, den Material- und Arbeitskosten und der Streckenlänge, insbesondere von folgenden Umständen ab:

1. Von der Zahl der geführten Züge. In dieser Richtung sind Ersparungen nur in begrenztem Maße möglich, da allzu lange Zugpausen das Unternehmen nahezu zwecklos machen und es sicher dem finanziellen Ruin zuführen würden. Hier kann nur insoferne gespart werden, als die Zugfolge in den verkehrsschwächeren Tagesstunden etwas beschränkt wird. Aber auch darin ist große Vorsicht notwendig.

2. Von der Anzahl der Haltestellen. Je weniger Haltestellen gewählt werden, desto weniger Geld ist für die Herstellung von Einrichtungen (Ab- und Zugängen, Amtsräumen u. dgl.) aufzuwenden. Der Betrieb wird bei Verminderung der Haltestellen durch Ersparung von Bediensteten und Betriebsstoffen, dann auch dadurch erheblich billiger, daß die Fahrten rascher vor sich gehen und daher die Wagen und die Zugmannschaften besser ausgenutzt werden. Viele Zugaufenthalte verlängern die Fahrzeit außerordentlich und sind für sie wesentlich maßgebenden als die reine Fahrzeit. Bei einer Streckenlänge von 10 *km* beträgt zum Beispiel die reine Fahrzeit bei einer Zugschnelligkeit von 40 *km* in der Stunde 15 Minuten, bei einer solchen von 30 *km* 20 Minuten, Unterschied 5 Minuten. Dagegen nehmen die Aufenthalte bei einer Brems- und Antriebszeit von zusammen nur 10 Sekunden und einer Aufenthaltszeit von je 20 Sekunden, die ungefähr der durchschnittlichen Haltezeit in London entspricht, folgende Zeiten in Anspruch:

bei 30 Haltestellen 15 Minuten.
„ 8 „ 4 „

was einen Unterschied von 11 Minuten ergibt, der angesichts der kurzen Strecke erheblich ins Gewicht fällt.

Digitized by Google

Die Haltestellen können nun bei einer städtischen Schnellbahn, die ja in erster Linie der raschen Verbindung der äußeren Bezirke mit dem Stadtinneren zu dienen bestimmt ist, deshalb leicht wesentlich beschränkt werden, weil für den übrigen Verkehr die Straßenbahnen benutzt werden können. Bei den künftigen Wiener Schnellbahnen sollten also bei einer Streckenlänge von — angenommen — 10 *km* nicht mehr als 8 Haltestellen zugelassen werden, was ungefähr der durchschnittlichen Berliner Haltestellenentfernung von 1130 *m* entspricht. Zweck der Schnellbahnen ist ja nicht, den städtischen Straßenbahnen den ihnen naturgemäß gehörenden Verkehr wegzunehmen.

3. Von der Zahl der geführten Wagenklassen. Je mehr Wagenklassen geführt werden, desto höher werden Anlagekapital und Betriebskosten. Wagen der II. Klasse sind wesentlich teurer, als solche III. Klasse. Ihre Ausnutzung ist dagegen erheblich schlechter. So benutzten zum Beispiel im Jahre 1911 auf der Wiener Stadtbahn 93·1% die III. und nur 6·9% die II. Wagenklasse. Zwei Wagenklassen verursachen daher auch eine Verschwendung an Zugkraft. Außerdem erschweren sie auch das wünschenswerte rasche Einsteigen, weil die Bahnbenutzer die für sie passenden Wagenklassen erst suchen müssen. In der starken Verkehrszeit ist das dadurch verursachte Hin- und Herlaufen der Fahrgäste ein schwerer Nachteil, der auch die Haltezeit wesentlich verlängert. Das übliche Aufstellen von Tafeln, das den Fahrgästen die Haltestellen ihrer Wagenklasse anzeigt, kostet Geld und nutzt wenig. Außerdem macht der Bestand zweier Wagenklassen eine immerhin kostspielige Kontrolle unterwegs notwendig. Es muß daher die bestimmte Erwartung ausgesprochen werden, daß unsere neuen Schnellbahnen nur eine einzige Wagenklasse führen werden. Es ist auch nicht einzusehen, warum über der Erde (Straßenbahnen) nur eine, unter der Erde aber 2 Wagenklassen geführt werden sollen, wo es sich doch in beiden Fällen um rein städtischen Verkehr handelt.

4. Von der Zahl der ausgegebenen Fahrkartenarten. Je mehr Fahrkartenarten ausgegeben werden, desto teurer ist ihre Herstellung und desto schwieriger, zeitraubender und kostspieliger wird die Fahrkartenprüfung. Das Beste wäre daher die Ausgabe einer einzigen Fahrkartenart. Diese ist aber nicht zu erreichen. Was in dieser Beziehung zu tun sein wird, wird später zu untersuchen sein.

5. Von der Art der Ausgabe der Fahrkarten. Am kostspieligsten dürfte die Ausgabe der Karten während der Fahrt sein, da sie bei den zahlreichen Zügen viel Zugmannschaft erfordert, die die Betriebskosten stark belastet. Demgegenüber dürften die Kosten der geringen Zahl von Kassieren, die bei der Kartenausgabe in den Haltestellen notwendig sind, einschließlich der Verzinsungs- und Tilgungskosten des Kassenraum-Baukapitals ein Ersparnis bedeuten, was sich leicht rechnerisch feststellen läßt.

Wir können nun zur Frage der Fahrpreisgestaltung übergehen.

Zu beachten ist hier zunächst der Umstand, daß ein an und für sich niedrig scheinender Fahrpreis für einen großen Teil der minderbemittelten Bevölkerung — und zu ihr gehören mindestens 95% der Bevölkerung einer Großstadt — dennoch unerschwinglich sein kann. Das ist dann der Fall, wenn der Zwang fast täglicher mehrmaliger Benutzung des Verkehrsmittels vorliegt. Dagegen ist selbst ein höherer Fahrpreis für diejenigen nahezu bedeutungslos, die das Verkehrsmittel nur hie und da benutzen.

Der Schluß, der aus dieser durch vielseitige Erfahrung als richtig erwiesenen Tatsache gezogen werden muß, ist der, daß der Fahrpreis nicht für alle Fälle gleichmäßig hoch gehalten werden kann. Er muß sich vielmehr dem Umstande anpassen, daß selten Fahrende einen höheren Fahrpreis vertragen, wogegen fast täglich Fahrende nur geringere Fahrpreise zahlen können.

Die einzige Möglichkeit, diesem Verhältnisse Rechnung zu tragen, ist die Ausgabe von Zeitkarten — die aber nur in der Form von Streckenkarten ausgegeben zu werden brauchen — neben den gewöhnlichen Einzelfahrkarten. Zeitkarten sind für städtische Schnellbahnen, die ihren Zweck voll erfüllen sollen, ein unentbehrliches Bedürfnis. Wenn einige der bereits bestehenden städtischen Bahnen des Auslandes mit den Zeitkarten schlechte finanzielle Erfahrungen gemacht haben, so liegt das daran, daß sie diese Karten zu einem übermäßig niedrigen Preise ausgegeben haben. Es kann eben auch in dieser Hinsicht über das Ziel geschossen werden.

Wenn nur eine Wagenklasse geführt wird, dann ist die Festsetzung eines Einheitspreises für Einzelfahrten für je eine geschlossene Schnellbahnlinie ein leichtes, selbst dann, wenn sie eine Länge von 16 *km* erreichen würde. Maßgebend für die Preisbildung ist nämlich nicht die Länge der ganzen Strecke, sondern nur der Umstand, in welchem Verhältnis die Zahl der lange Strecken zurücklegenden Personen zur Gesamtzahl der Fahrten steht. Nach den bisher vielseitig gemachten Erfahrungen ist die Zahl der in einer Stadt lange Strecken zurücklegenden Personen so verschwindend gering, daß sie leicht vernachlässigt werden kann. Die finanziellen Vorteile, die mit dem Bestand nur einer Karte für Einzelfahrten verbunden sind, überragen den kleinen Ausfall bedeutend. Die Wiener Straßenbahnen werden ja ebenfalls binnen kurzem zur Einführung eines Einheitsfahrpreises gezwungen werden. Für Kinder unter 4 Jahren und für Militärpersonen in Uniform könnte die Fahrt mit halber Karte zugestanden werden. Für Schüler ist das kaum notwendig. In der Regel fahren sie fast täglich, so daß für sie die Ausgabe ermäßigter Zeitkarten genügen dürfte.

Ein einmaliges Umsteigen der Schnellbahngäste auf die übrigen städtischen Verkehrsmittel dürfte zugestanden werden können. Da der Umfang der Stadt begrenzt ist, wird kaum je ein Bahnbenutzer auch beim Umsteigen

Digitized by Google

eine längere Strecke zurücklegen können, als er sie bei voller Ausnutzung einer der Schnellbahnlinien zurücklegen kann.

Für welche Zeiträume die Zeitkarten ausgegeben werden sollen, ist eine Frage von geringerer Bedeutung. Wichtiger ist die gute Kenntlichmachung der Zeitkarten. Wenn sie je nach dem Zeitraum und der Strecke, für den sie gelten, in verschiedenen Farben ausgegeben werden, die alle Jahre wechseln, können die Kontrollbeamten, die bei der empfohlenen Karteneinteilung nur bei den Eingängen zu den Zügen notwendig sind, die Gültigkeit der Karten mit einem Blick erkennen.

Ziffermäßige Vorschläge für den Preis der Fahrkarten zu machen, ist nicht gut möglich, da seine Höhe, wie schon erwähnt, wesentlich von dem Betrage der Bau- und Betriebskosten abhängt, die ja noch nicht bekannt sind. Wir müssen uns daher darauf beschränken, die Hoffnung zum Ausdruck zu bringen, daß die vorstehend angeführten, auf langjährigen Erfahrungen im kommerziellen Eisenbahndienste beruhenden Anregungen die Beachtung der maßgebenden Stellen finden werden.

Eine Anregung sei noch gestattet. Der Bau der ersten Schnellbahn wird Jahre beanspruchen. Mittlerweile dürfte aber die Verkehrs- und Wohnungsnot in Wien einen außerordentlichen Umfang annehmen. Eine Schnellbahn kann ja nur eine Milderung, keineswegs aber eine Beseitigung der Not bringen. Wäre es nun nicht möglich, den dringendsten Bedürfnissen vorläufig dadurch abzuhelfen, daß in Nebenstraßen der verschiedenen Hauptrichtungen gewöhnliche elektrische Straßenbahnen gelegt werden, die, mit wenig Haltestellen versehen, Aushilfsschnellbahnen darstellen würden? Die Schnelligkeit unserer elektrischen Straßenbahnen würde im Verein mit der starken Ersparung an Haltezeit hiezu vollkommen ausreichen.

Eisenbahn und Kraftwagen.

Vortrag gehalten am 17. April 1917 vom k. k. Reg. Rat **Leopold** Ritter von **Stockert** in Klub österreichischer Eisenbahn und Schiffahrtsbeamten.

Heute scheint es nicht mehr verfrüht, Vorkehrungen zu besprechen, die getroffen werden müssen, um die nach Friedenseintritt voraussichtlich erhöhten Verkehrsansprüche möglichst wirtschaftlich und zweckentsprechend bewältigen zu können.

Verminderte Arbeitskräfte, daher erhöhte Personalkosten, werden neue, teils mechanische Einrichtungen nötig machen, und es dürfte sich empfehlen, im Auslande oder im Felde erprobte zu übernehmen, ohne sich vorerst auf neue Versuche, die Zeit und Geld erfordern würden, einzulassen.

Der leider noch bestehende Mangel an Wasserwegen zwischen Norddeutschland und der Donau zur Schiffsverfrachtung nach den Balkanländern, gestattet dorthin vorläufig höchstens Umschlagverkehr.

Heute sei nur von Eisenbahn, Kraftwagen und deren Zwischengliedern gesprochen. Gegenseitige Ergänzung von Eisenbahn und Kraftwagen sicherte während des Krieges vielfach den Erfolg und diese Zusammenarbeit soll auch bei den auf wirtschaftlichem Gebiete bald zu erwartenden Kämpfen den Zentralmächten, besonders aber unserm Vaterlande zum Siege verhelfen.

Während der rasche Aufmarsch der verbündeten Heere, deren unerwartete Massenverschiebungen von Kampflinie zu Kampflinie und die dadurch erzielten Erfolge nur der außerordentlichen Überlegenheit auf eisenbahntechnischem Gebiete zu danken waren, soll der erste Einfall deutscher Heere, deren Ansturm Paris fast zum Opfer gefallen wäre, hauptsächlich durch die massenhafte Verwendung von Kraftwagen für Truppennachschub verhindert worden sein. Kaum irgendwo anders als in dem mit wunderbaren Straßen ausgestatteten Nordfrankreich konnte das Kraftfahrzeug derart günstige Erfolge erzielen.

Auch wir verdanken unseren Kraftwagen, mit dem genial ersonnenen benzin-elektrischen Vielachsenantrieb, die verblüffende Beweglichkeit unserer Motorbatterien, die abseits der Eisenbahn die Überwindung modernst armierter Festungen binnen kürzester Frist ermöglichte.

Über die außerordentlichen Leistungen unserer Eisenbahnen währen des Krieges ist in diesem Kreise wohl kein Wort zu verlieren. Auch nicht darüber, wie behindert sie durch den Mangel an Fahrbetriebsmitteln trotz aller Nachschaffungen sind. Ist doch nicht nur auf den im Feindesland gewonnenen und dort neuerbauten Linien der Verkehr abzuwickeln, sondern bei einer unerwartet großen industriellen Tätigkeit im Hinterlande, sowohl hier als von da auf den zu verschiedenen Fronten, gottlob durchwegs weiten Entfernungen, eine außerordentliche Gütermenge mit nur nach einer Richtung vollen Ausnützbarkeit des Fahrparkes zu bewältigen. Schließlich sind noch für plötzliche Truppenverschiebungen, fern der Heimat, große Lokomotiv- und Wagenreserven bereitzuhalten.

Die Kriegsereignisse lehren, daß die Heeresverwaltung mit ihrer steten Forderung, für einen Ernstfall möglichst viele Verkehrsmittel jeder Art bereit zu halten, vollständig im Recht war.

Außerordentliche Aufgaben auf technischem Gebiete harren nach Friedensschluß der Lösung! Bei uns fehlte es nie an Männern für diese!

Gerstner, Schönerer, Ghega bis Wurmb, Haswell, Engerth bis Gölsdorf wahrten den Weltruhm unserer Technikerschaft.

Seit dem Bau der ersten Eisenbahnen haben allerorts die Bestrebungen, möglichst schwere Lasten mit nur einer Lokomotive zu befördern, zur fortwährenden Erhöhung ihrer Gewichte geführt, welche die Beförderung hundertachsiger Güter- oder schwerer Eilzüge bei größter Geschwindigkeit durch einzelne Lokomotiven ermöglicht. Der erhöhte Achsdruck erforderte bedeutende Verstärkungen des ursprünglich so leichten Oberbaues, der schwachen Schienenabmessungen, entsprechend starken Unterbau und verstärkte Kunstbauten.

So kam es, daß die Bau- und Betriebskosten der Eisenbahnen stiegen, ihr Ertrag aber sank. Daß die Betriebsergebnisse in Österreich schon mit Rücksicht auf den Umstand, daß bei uns nur $^1/_3$ der Linien eben, der Rest aber in teilweise sehr starken Steigungen verlegt ist, ungünstiger als jene Preußens sind, wo $^1/_3$ der Linien eben und $^2/_3$ in meist mäßigen Steigungen geführt sind, ist selbstverständlich.

Mit der Entwicklung der Eisenbahnen zu ihrer höchsten Leistungsfähigkeit ging man daran, Linien von voraussichtlich geringerer militärischer und internationaler Bedeutung, aus wirtschaftlichen Gründen einfacher, als Hauptbahnen zweiten Ranges, Lokal- und Tertiärbahnen zu bauen. Da der Staat mit der Jahre 1880 eingeleiteten Verstaatlichung der Privatbahnen nahezu allein neue Bahnen, und zwar vielfach aus politischen Rücksichten, bauen mußte, war er dadurch zur Übernahme schwerer finanzieller Lasten gezwungen.

Digitized by Google

Der Umfang der Lokalbahnvorlage des Jahres 1909 mit 33 Bahnen von 720 *km* Länge und einem Erfordernis von K 145,764.000 war innerhalb von 4 Jahren an Zahl, Länge und Baukapital auf das dreifache — jener des Jahres 1913*) gestiegen.

Trotzdem wird ein Teil des ursprünglichen Bauplanes insoweit dies nicht schon während des Krieges geschehen ist, zur Ausführung gelangen müssen, obwohl die Betriebsergebnisse der vom Staate für Rechnung der Eigentümer betriebenen Lokalbahnen, steigend passive waren und nach der letzten, im Jahre 1915 verlautbarten Statistik des Jahres 1913, mit einem Fehlbetrag von über 9·6 Millionen Kronen für Betriebsabgänge und zu leistende Staatsgarantien abschlossen, die in der Mehrzahl während der Kriegsjahre kaum eine Verminderung erfahren haben. In Ungarn war im Jahre 1913 der Betriebsausfall der vom Staate einheitlich unter Berechnung von 50% der Bruttoeinnahmen betriebenen, rund 10.000 *km* Vizinalbahnen, bei einer tatsächlichen Betriebszahl von 87·6% 28·4 Millionen Kronen.

Dabei gab der Betrieb mancher dortigen, aber auch unserer Lokalbahnen schon vor dem Kriege wegen ungenügenden Zugverkehrs Anlaß zu Beschwerde. Deutschland verrichtete den Personenverkehr**) zum Teil mittels Triebwagen und der preußische Staatsvoranschlag für das Jahr 1916/17 enthält 2000 Stellen für Triebwagenführer.

Durch eine bessere Trennung des Güter- vom Personenverkehre unter Verwendung von Triebwagen oder Triebwagenzügen wäre auch bei uns auf mancher Lokalbahn eine Einnahmensteigerung erzielbar.

Über gute Erfolge der Umwandlung des Dampflokomotiv- in Triebwagenbetrieb für Personenverkehr, unter dessen gleichzeitiger Steigerung, berichtet der frühere Direktor Sármezey der Arad-Csánader Bahnen. Dort war innerhalb von 9 Jahren, bei gleichzeitiger Verminderung der Zahl der Personenwagen von 53 auf 41, das ist um fast 23%, der Personenverkehr um fast 252% und trotz einer Ermäßigung der Tarife die Einnahme um 106% gestiegen.

Durch möglichst raschen Wagenumlauf muß die Überfüllung der Stationen und Güterbahnhöfe und dadurch eintretender Wagenmangel hintangehalten werden.

In Deutschland, wo Sonderwagen, zum Beispiel für Kalibeförderung mit Tragfähigkeiten bis 70 *t* im Umlaufe sind, sollen vor Kriegsbeginn etwa 90%, davon beiläufig 80% für schüttbare Massengüter, zur Beförderung gelangt sein. Dort wird für die möglichst allgemeine Verwendung von Selbst- und Schnellentladern mit mindestens 20 *t*, besser aber noch größerer Tragfähigkeit und tunlichst ebenem Boden für verschiedene Güter eingetreten, wodurch die durchschnittliche Umlaufzeit der Güterwagen von 4 auf 2 Tage und dadurch ihre bessere Ausnutzung erreicht würde. Noch in den Siebzigerjahren wurde von Max Maria v. Weber eine nur 33tägige Laufzeit der Wagen in Österreich und eine 27tägige in Preußen, bei sonstigem Stillager, angenommen.

Wenn auch gegenwärtig die Wagenausnutzung, insbesondere der Privatfirmen gehörigen Sonderwagen, eine wesentlich bessere geworden ist, könnte deren Umlauf durch die Verwendung von Füllrümpfen, elektrischen Kippern und verschiebbaren Greiferkrahnen, Einrichtungen, die in Deutschland verbreiteter als bei uns sind, noch sehr beschleunigt und dadurch auch bei uns eine Herabsetzung der Entladekosten erzielt und Arbeitskraft für andere Leistungen entbehrlich gemacht werden.

Nach dem Kriege wird wohl infolge Pferdemangels in erhöhtem Maße zur Verwendung des Lastkraftwagens übergegangen werden müssen.

Der erste Kraftwagen mit Explosionsmotor, wurde nachweisbar in Wien, allerdings von einem Deutschen, dem zu Malchin in Mecklenburg geborenen Mechaniker Siegfried Markus, im Jahre 1864 gebaut, sein zweiter im Jahre 1875 gebauter, konnte in der Mariahilferstraße nächtlicherweile, von Markus selbst gesteuert, mit 4 Personen besetzt, damals wiederholt gesehen werden, bis die Polizei diese Fahrten des Motorlärms wegen einstellte. Der im neuen technischen Museum stehende Kraftwagen war mit allen Einrichtungen unserer heutigen ausgestattet, als Benzinviertaktmotor, System Markus, mit Abreißzündung, Friktionsbremse und -kupplung, welch letztere die gegenwärtigen Differentialgetriebe ersetzte, endlich einer vom Führersitze einstellbaren Drosselung der Gaszufuhr, behufs Geschwindigkeitsregelung, durchwegs Markussche Erfindungen.

Der in Deutschland als Erfinder des Triebwagens gepriesene Gottfried Daimler baute erst im Jahre 1885 das erste Motorrad, 1886 den ersten Kraftwagen, 1887 die erste Motordraisine, die Mutter der in Deutschland verbreiteten Kommissionswagen mit Motorantrieb und erst 1897 wurde die erste Ausstellungsbahn mit Daimlermotoren betrieben.

Wie schwer empfindet man gegenwärtig im Hinterlande den Mangel an Kraftfahrzeuge für Lastenbeförderung, obwohl diese lange nach den, dem Personenverkehre dienenden Luxuswagen, über Anregung des damaligen Hauptmannes, jetzt Obersten Robert Wolf seitens der österr. Heeresverwaltung im Jahre 1898 in Cannstadt bei den Daimlerwerken zuerst gebaut wurden. Im Jahre 1901 folgte dort der Bau des ersten Trainfuhrwerkes, wieder über Auftrag der ersten österr. Heeresverwaltung.

Um den Umlauf der Lastkraftfahrzeuge zu beschleunigen, hat man bei diesen ebenfalls verschiedene Arten von Selbstentladeeinrichtungen angebracht.

Die Zustellung von Frachgütern an die Empfänger, insbesondere über beschränkte Entfernungen, bedarf vom Zeitpunkt ihrer Aufgabe, infolge der bestehenden Avisierungsvorschriften unverhältnismäßig langer Zeit. Die durch die Avisierung hervorgerufene Verzögerung, dort wo nicht die telephonische vereinbart ist, kann leider auch durch die Abkürzung der eigentlichen Beförderungszeit durch den von Seiner Exzellenz v. Forster eingeführten Ferngüterzugsdienst, der über weite Entfernungen wertvoll ist, nicht behoben werden.

Deshalb wurde in Deutschland die möglichst ausgedehnte zwangsweise Verwendung des Kraftwagens durch Spediteure zur Beförderung von Gütern über mäßige Entfernungen angeregt. Auch bei uns wäre die Einrichtung einer Art zwangsweisen Güterzustreifung mittels Kraftwagens über mäßige Entfernungen, insoweit sie vom Empfänger nicht verbeten ist, zwecks rascherer Entleerung der Wagen und Güterböden empfehlenswert, und nach der Freigabe der aus dem Felde heimkehrenden Kraftfahrzeuge auch leicht durchführbar. Ein solcher Stückgut- aber auch Wagenladungsgut-Speditionsdienst, eine Erweiterung des auf den Staatsbahnen zum Teil schon eingeführten Rollfuhrdienstes, wäre eine Ausdehnung der geplanten Aufnahme der Güterbeförderung durch staatliche Kraftwagenlinien.

In England war man vor Kriegsbeginn weitergegangen, indem dort die Beförderung von Expreßgütern mittels Kraftwagen derart aufgenommen war, daß diese auf letzteren ver-

*) Im Jahre 1913 waren veranschlagt: 6 Hauptbahnen II. Ranges 194·4 *km* mit 77,240.000 K, durchschnittlich K 389.314, 69 normalspurige Lokalbahnen 1439·3 *km* mit K 267,118.000, durchschnittlich K 185.000, 19 schmalspurige Lokalbahnen 464·3 *km* mit K 92,596.000, durchschnittlich K 199.431, daher 94 Bahnen mit 2102 *km* Gesamtlänge 437 Mill. Kronen, durchschnittlich K 207.875.

**) Die Winterfahrordnung 1913/14 hatte bei 63% aller deutschen Eisenbahnen über fünf Zugpaare für den Tag vorgesehen, während dies bei uns nur auf 30% sämtlicher Strecken der Fall war. Allerdings verkehrten damals auf 54 österreichischen Eisenbahnen mit 1767 *km* Länge, also auf fast 8% aller, weniger als drei Zugpaare, was in Deutschland nur auf drei Linien von insgesamt 27 *km* Länge, also keinem ganzen ‰ der Fall war.

Digitized by Google

laden, auf der Bahn verführt und dann, in der Bestimmungsstation angelangt, von eigenen Fahrmännern den Parteien ohne Umladung unmittelbar zugestellt wurden.

Die Beförderung der Stückgüter über kürzere Strecken sollte zur Entlastung, besonders der großen Bahnhöfe, nur mit Kraftwagen, als eine Art Rollfuhrdienst längs der Bahn, anstatt mit dieser stattfinden. Der Südbahninspektor Ing. Hermann Hüller nahm auf Grund eigener besonders entwickelter Formeln, unter der Annahme der früheren, noch nicht erhöhten Eisenbahntarife und ursprünglichen Betriebskosten der Kraftwagen, für Österreich die Frachtbeförderung mittels dieser auf Entfernungen von rund 22 *km* wirtschaftlicher als mittels Eisenbahn an.

Bei uns ist die Einrichtung regelmäßiger Kraftwagenbetriebe, zwecks der Güterbeförderung, da diese ein freies Gewerbe ist, bisher jedermann möglich, während die gewerbemäßige Beförderung von Personen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde unterliegt. Es kann daher infolge der durchgeführten Tariferhöhung der Speditionsdienst längs der Eisenbahnen auch über längere Strecken lohnend werden, und wäre um so mehr dessen Übernahme durch die Eisenbahnen selbst, in Erwägung zu ziehen. Dabei wäre für Schüttgut möglichst allgemein eine maschinelle Schnellentladung der Kraftwagen, deren Einrichtung auch auf alten Wagengestellen durchführbar ist, durch den Fahrmann, der Handentladungen ablehnen würde, in Aussicht zu nehmen.

Heute ist nicht abzusehen, welche Preisherabsetzung durch die Massenerzeugung einzelner gangbarer Bauarten bei uns möglich wäre. In Amerika sollen trotz seiner Riesenlieferungen von Kraftwagen an die Entente, verschiedene neue Bauarten von Kraftwagen mit Kippvorrichtung oder Kranen zur raschesten Verladung von schweren Gütern, serienweise erzeugt worden sein. Die Kraftwagenerzeugung hat dort einen fabelhaften Aufschwung genommen. Während am 1. Jänner 1914 in Deutschland insgesamt etwa 60.500 Kraftwagen*) im Betriebe standen, waren in Amerika damals schon 52.000 Wagen mit Akkumulatoren**), am 1. Juli 1915 aber schon 2,423.778 Kraftwagen vorhanden gewesen. Für das Jahr 1916 rechnete man auf einen Zuwachs von weiteren 1,300.000. Es wurden aber über 3 Millionen erzeugt, so daß die Erzeugung noch vor 10 Jahren bei gleichmäßiger Steigerung die erwartete Jahresmenge von 4·5 Millionen und einen Gesamtstand von 15 Millionen Kraftwagen erreichen dürfte.

Der leider erfolglos gebliebene amerikanische Friedensapostel Ford hat im Vorjahr allein über eine Million billiger Kraftwagen einheitlicher Bauart zum Preise von etwa K 2000 erzeugt und daran bei einem Anlagekapital von nur 2 Millionen Dollar 59·9 Millionen Dollar oder fast 3000% verdient.

Im Staate New York mit nur 9,387.744 Einwohnern waren laut Statistik im Jahre 1916 über 300.000 Kraftwagen***), also für je 32 Einwohner, von denen mehr als jeder dritte die Fahrlizenz besaß, ein Kraftfahrzeug vorhanden. Unser gegenwärtiges Verhältnis zwischen Einwohnerzahl, Kraftwagen und Fahrlizenzen ist mir nicht bekannt.

Die Betriebskosten der Kraftwagenbetriebe hängen ab von den Preisen des Brennstoffes, des Schmieröls und der Bereifung, die ihrerseits ebenso wie die Wiederherstellungskosten der Fahrbetriebsmittel, vom Zustande der Straßen und ganz besonders von der Geschicklichkeit des Fahrmanes in Abhängigkeit stehen.

Von den Schwankungen der Rohölpreise, die natürlich auch die Benzinpreise beeinflussen, macht man sich kaum einen Begriff. Als die Rohölindustrie in Galizien so notleidend war, daß man zu deren Unterstützung mit hohen Kosten unsere Lokomotiven auf Rohölfeuerung einrichtete, also etwa um 1908, kosteten 100 *kg* Rohöl nur 90 h, ein Preis, der nach und nach auf K 4 anstieg und sich länger auf dieser Höhe hielt. Die unmögliche Zufuhr bei erhöhtem Bedarf schnellte den Rohölpreis derart in die Höhe, daß kürzlich ein Höchstpreis von 44 h für 100 kg Rohöl festgesetzt werden mußte, was gegenüber dem ursprünglichen Preise von 90 h eine Steigerung auf das fast 50fache ergibt.

Infolge der nicht allein auf Mitteleuropa beschränkten Preissteigerung des Rohöls war man allenthalben bemüht, aus der gleichen Menge Rohöl mehr Benzin zu gewinnen, was den beiden Amerikanern Burton und Rittman unabhängig voneinander gelungen ist. Nichtsdestoweniger soll nun dort das Benzin 68 Pfg., hier 68 h, kosten. In dem an Rohöl armen Deutschland hat man längst das bei der Kohlenvergasung gewonnene Benzol für den Kraftwagenverkehr benutzt und auch die Pariser Autodroschken verwendeten vor dem Krieg fast ausschließlich deutsches Benzol, wir solches nur für den Lastkraftwagenbetrieb; heute natürlich ebenfalls alles, was zu haben ist. Als Ersatzstoffe dienen Gasolin, Naphtatin, Spiritus, Petroleum, Azeton, Äther, Karbid, Roburol, Natalit, Kauri und sogar Fischthran, teils allein, teils in Zusammensetzung untereinander und mit Benzin oder Benzol In allerneuester Zeit verwendet Schweden Sulfitspiritus, von dem es etwa 3 Millionen Liter erzeugt, aber das neunfache erzeugen könnte.

Natürlich ist auch der Preis des Gummis, insofern es bei uns überhaupt erhältlich ist, unerhört gestiegen. Man schritt daher in Deutschland, und zwar mit Erfolg an die Erzeugung künstlichen Gummis und hofft sich dadurch in absehbarer Zeit von England, das den Handel mit Naturgummi selbst Amerika gegenüber beherrscht, möglichst unabhängig zu machen.

Daß infolge der außerordentlichen Zunahme des Kraftwagenverkehrs in allen Ländern der Erde der Gummibedarf riesig gestiegen ist, versteht man ebenso, wie, daß mit diesem die Gewinnung des wilden und des Plantagengummis kaum Schritt halten kann, obwohl der Ertrag seit dem Jahre 1914 von 71.000 *t* auf 178.000 *t* Gummi, im Jahre 1916, also binnen 3 Jahren auf das 2·5fache gestiegen ist.

Auch bei uns sieht und hört man nun alle möglichen Ersatzbereifungen, die bei dem weitfugigen Granitpflaster meist motorzerstörend wirken.

Um rein elektrisch betriebener Wagen Erwähnung zu tun, die bei uns bisher in erster Linie als angenehmste Luxusfahrzeuge oder als Autobusse im Betriebe standen, ist für deren Verbreitung im Vorjahre „die Volkswirtschaftliche Gesellschaft zur Förderung des Elektromobilverkehres" entstanden. Das Elektromobil bot gegenwärtig, abgesehen von den Bereifungsschwierigkeiten, den wesentlichen Vorteil, daß man bisher anstandslos die Ladung der Speicherbatterien zum alten oder wenig erhöhten Preise vornehmen konnte. Die Schwierigkeit mit Elektromobilen auch weitere oder Überlandfahrten zu unternehmen, will die vorgenannte Gesellschaft durch die Einrichtung zahlreicher, auch außerhalb der Großstädte befindlicher Ladestellen beheben. Die Möglichkeit, bei solchen Regelbauarten die Speicherbatterien sie jeweils gegen frisch geladene umzutauschen, würde die Ausbreitung des Elektromobilverkehrs wesentlich fördern. Dadurch könnte das Elektromobil auch bei uns im erhöhtem Maße der Lastenbeförderung dienstbar gemacht werden.

Daß dank der Anregung des Generalpostdirektors Exzellenz Wagner v. Jauregg und seines Vertreters des Ministerialrates Dr. Hofer der Kraftwagen vor Kriegsausbruch für die regelmäßige Personenbeförderung ausgedehnte Verwendung gefunden hat, ist bekannt. Vielleicht weniger die führende Stellung der Generalpostdirektionen bei

*) 60.876 Personen- und 9639 Lastwagen.
**) Davon 18.000 Nutzwagen.
***) Davon 32.942 Nutz- und 2453 leichte Lieferungswagen.

Digitized by Google

der in technischer Beziehung glänzend durchgeführten richtunggebenden Normalisierung der Postkraftwagen.

In richtiger Erkenntnis der Schwierigkeit eines wirtmischen Betriebes der staatlichen Kraftwagenlinien bei Verwendung vieler verschiedener Bauarten mit ihren je etwa 800 Ersatzteilen, schrieb die Generalpostdirektion auf Grund von, seitens ihres hervorragenden technischen Beraters, Oberbaurates Altmann entworfenen Plänen der Musterbauart eines Postkraftwagens die Lieferung von dessen Einzelbestandteilen aus, und vergab sie an 7 Firmen. Es zeigte sich nach deren Zusammensetzung in der, für derartige Zwecke innerhalb kürzester Frist gebauten k. k. Postautomobilzentrale, daß damit ein wirklich allen Anforderungen, auch den schwersten des Krieges, vollkommen entsprechendes Modell geschaffen worden war.

Seit der im Jahre 1907 mit 5 Personen- und 1 Lastkraftwagen erfolgten Eröffnung der ersten 37 *km* langen Linie Neumarkt—Predazzo war die k. k. Postverwaltung im Jahre 1914 zum Eigenbetriebe von 42 Linien mit 1579 *km* Länge durch 156 Personen-, 15 Lastkraftwagen und 4 Anhängern gelangt, hatte außerdem 62 Kraftwagenlinien subventioniert und war bei Kriegsbeginn im Begriffe, auch die Frachtenbeförderung aufzunehmen. Im Jahre 1913, dem letzten Berichtjahre, waren 1,451.756 Wagenkilometer geleistet worden.

Der ursprünglich dem Kraftwagenverkehr nichts weniger als gewogene niederösterreichische Landtag hat in Anbetracht der unerfreulichen Ergebnisse seiner Landesbahnen*) bei einer seiner letzten im Jahre 1914 stattgehabten Sitzungen, grundsätzlich die Förderung der Einrichtung regelmäßiger Kraftwagenlinien zum Beschlusse erhoben.

Vor längerer Zeit waren in der Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen die überraschend günstigen Betriebsergebnisse der bayrischen Motorposten veröffentlicht; danach haben mit Ende 1914 in Bayern 144 Lokalbahnen 37·58%, 106 Motorpostlinien 28·03% der Länge sämtlicher bayrischen Staatsbahnen betragen. Der Ertrag der Motorpostlinien schwankte dort zwischen 9·1% im Jahre 1910 und 2·8% im Jahre 1913. Im Gegensatze zu Österreich wurde der Betrieb der als Ersatz von Lokalbahnen eingerichteten wichtigsten Linien auch während des Krieges aufrechterhalten, und etwa 40% der Wagenkilometer der Friedenszeit gefahren.

Die kgl. sächs. Staatsbahnen, denen die ihnen unterstellten, eine Ergänzung des dichten Lokalbahnnetzes bildenden Kraftwagenlinien im Jahre 1915 — also auch dort wurden diese Linien während des Krieges fortbetrieben — einen Betriebsüberschuß von M 19.150 gebracht haben und die für 1916/17 M 1,150.000 für Kraftfahrwesen, davon M 150.000 für Werkstättenbau — nach österreichischem Muster — veranschlagt haben, bieten ein nachahmenswertes Vorbild.

Auch in Preußen, wo staatliche Kraftwagenlinien bisher noch nicht vorhanden waren, wird seitens der Reichspost deren Einrichtung in großem Maßstabe geplant.

Wie früher erwähnt, erwuchsen dem Staate nur aus der Betriebführung privater Lokalbahnen nahezu 10 Millionen Kronen, erreichende, gegenwärtig aber wahrscheinlich noch höhere Betriebs- und Garantiekosten. Bei auch nur teilweiser Ausführung der geplanten Lokalbahnen würden wir neuerdings eine schwere und teilweise dauernde Belastung erfahren. Daher wäre nach einem billigeren Ersatz Umschau zu halten. Wo für Kraftwagenverkehr geeignete oder doch unschwer herzurichtende Straßen schon vorhanden sind, wären staatliche Kraftwagenlinien für Personen- und Güterverkehr einzurichten.

*) Sie ergaben bei einem aufgewendeten Kapital von über 50 Mill. Kronen und einer Betriebszahl von 80·84% nur eine Verzinsung von 0·77%.

Die Betriebskosten von Dampfeisenbahnen sind bisher niedriger, als die des Kraftwagenverkehrs gewesen, aber dessen leichtere Anpassungsfähigkeit an die tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse gestattete eine dadurch bessere Raumausnutzung der Fahrbetriebsmittel. Die mögliche Ersparnis einer besonderen Zu- und Abfuhr, vermindert die Gesamtkosten beim Kraftwagenverkehr. Natürlich hängen die Betriebskosten, wie früher erwähnt, von dem Zustand der Verkehrstraße ab.

Hiefür dienen als Beispiel die Kraftwagenlinien von Klosterneuburg nach Weidling und Kierling. Die erste eine so genannte geleislose Bahn nach System Stoll mit elektrischer Oberleitung — es gibt auch Lloydbahnen und Schiemannsche, die in Deutschland verbreiteter sind — führt auf einer zu diesem Zwecke betonierten Straße nach Weidling und steht auch gegenwärtig im allerdings beschränkten Betrieb. Die zweite, seit Kriegsbeginn eingestellte, führt bis Gugging. Dort waren ursprünglich bei einem Verkehre von 3 Autobussen, die täglich je 118 *km* zurückzulegen hatten, infolge einer ungewöhnlich schlechten Straße bis zu 12 Federbrüchen im Tage und häufige, kostspielige Motorschäden vorgekommen. Nachdem die 4 *km* lange Straße asphaltiert worden war, was K 60.000 für den Kilometer kostete, ist der Benzinverbrauch auf dieser Strecke auf ein Drittel des ursprünglichen, und der früher sehr große Gummiverbrauch und die Erhaltungskosten von Motor und mechanischen Einrichtungen auf ein Geringes zurückgegangen, so daß trotz der Zahlung eines entsprechenden Straßenerhaltungsbeitrages, die früher sehr leidende Linie ertragsfähig wurde.

Daraus ist zu ersehen, daß die Straßenerhaltung, richtiger deren Zustand, für den Ertrag der Kraftwagenlinien von so einschneidender Bedeutung ist, daß unter Umständen der Bau billiger Lokalbahnen mit leichtem Oberbau dem Neubau einer Fahrstraße, wo der Güter- oder Personenverkehr die Herstellung regelmäßiger Verbindungen notwendig macht, vorzuziehen wäre.

Die Kosten der Herstellung einer 5 *m* breiten Straße beliefen sich vor dem Krieg bei Asphaltierung auf K 60.000 für den Kilometer, bei Kleinpflasterung auf K 40.000 und bei der von Hofrat Bradaczek, Straßenreferenten des Ministeriums für öffentliche Arbeiten empfohlenen Straßenteerung, auf K 23.000 für 15 Jahre oder K 1530 für das Jahr, was, abgesehen von den Kosten des Baues $^1/_{18} = 6\%$ der durchschnittlichen Kosten einer vollspurigen*) und $^1/_{19} = 5{\cdot}5\%$ einer schmalspurigen**) Lokalbahn nach der letzten Vorlage entsprochen hätte, von den Kosten der Hauptbahnen ganz zu schweigen.

Einschalten möchte ich, daß für das erste Halbjahr 1914 für staatliche Straßenbauten insgesamt K 13,734.185***) veranschlagt gewesen waren, während das in Amerika schon genehmigte „Gute Straßengesetz" Wilsons für die nächsten 5 Jahre 85 Millionen Dollar = 425 Millionen Kronen, also fast $^1/_2$ Milliarde, vorsieht.

Zur Bewältigung ganz grundloser Wege, wie sie auf den Kriegsschauplätzen vorkommen, zur Fahrt über Sturzäcker gibt es Kraftwagen mit Raupenantrieb (Caterpillar), die mit 6 *t* Last noch Steigungen bis zu 30% nehmen, auf ebener Straße bis 100 *t* Last ziehen und beispielsweise bei den englischen Tanks (Riesenpanzer-Automobilen) Verwendung finden.

Die Entwicklung der Explosions- und insbesondere der Verbrennungsmotoren, ermöglicht deren ausgebreitete Verwendung im Eisenbahnbetriebe.

Ihr erfolgreicher Vorkämpfer, Direktor Sármezey der Arad-Csánader Eisenbahnen, berechnete für das Jahr 1914

*) K 185.588 für 1 *km*.
**) K 199.431 für 1 *km*.
***) Für Niederösterreich 1·2, Tirol 2·2, Galizien 2·3 und Böhmen 2·6 Mill. Kronen.

Digitized by Google

die vollständigen Betriebskosten der Beförderung eines Personenzuges mit 116 Sitzplätzen und 45 *km* Geschwindigkeit bei

Lokomotivbetrieb . . . . . mit 64·28 h
Benzin-elektrischem Betrieb und 75 *PS* „ 39·94 „
Diesel-elektrischem Betrieb und 75 *PS* . „ 24·00 „

für den Kilometer also 2·5mal billiger als bei Lokomotivbetrieb.

Noch lehrreicher sind die Betriebsergebnisse der 75/83 *PS* diesel-elektrisch betriebenen von der ASEA (der Allmäna Svenska Elektriska Aktiebolaget in Västeras) und der Aktiebolaget Diesels Motorer in Stockholm, hergestellten Motorwagen, 6 normalspuriger schwedischer, vom Staate betriebenen Eisenbahnen. Von diesen ist die Mellersta-Södermanlands Järnwäg besonders erwähnenswert, auf der nach dem ersten Berichtjahr vom 11. September 1913 bis 19. Oktober 1914, also bei über 13 monatlicher Dienstleistung 50.023 *km* mit einer durchschnittlichen Zuglast von 31·2 *t* auf Steigungen von 10 bis 16% die Zugkosten 16·78 h für den Zugkilometer betrugen, von denen 9·1 h, also über die Hälfte auf Personalkosten entfallen waren.

Derselbe Triebwagen hat nun innerhalb seiner dreijährigen fortdauernden Verwendung bis Ende Oktober 1916, mehr als 145.196 Zugkilometer geleistet, während welcher Zeit er nur zweimal in Reparatur gestanden war.

Mir ebenfalls von Direktor Sármezey zugekommene Ergebnisse der Arad- und Csánader Eisenbahnen, weisen bei Lokomotivbetrieb eine Erhöhung der Betriebskosten für den geleisteten Zugkilometer vom Jahre 1913 bis 1916 um über 16h*), bei benzin-elektrischem Betrieb infolge außerordentlicher Preissteigerung des Benzins um fast 22 h**) aus. Dem gegenüber ergab sich auf der vorerwähnten schwedischen Mellersta-Södermanlands-Järnwäg bei diesel-elektrischem Betriebe eine Erhöhung der Betriebskosten von nur 2·5 h, obwohl natürlich auch dort die Betriebsstoffpreise innerhalb der 3 letzten Jahre eine Steigerung erfahren haben.

(Schluß folgt.)

VERSCHIEDENES.

Wiener Urania. **Behörden, Anstalten und Privatunternehmungen, die der Urania als ordentliches Mitglied beitreten, können für ihre Beamten, Diener und Arbeiter, wie für die in deren Haushalt lebenden Gatten und Kinder gegen Bezahlung einer geringen Jahresgebühr (K 5·30 oder K 2·30 jährlich) sogenannte „Anschlußhefte“ lösen, die zu den den Mitgliedern der Urania zustehenden Begünstigungen berechtigen. Die grünen Anschlußhefte (jährlich K5·30) berechtigen zum freien Eintritt bei den ständigen Vorträgen ohne Musik, sonst in der Regel zu 50% Ermäßigung; die gelben Anschlußhefte (jährlich K 2·30) zu 50% bezw. 25% Ermäßigung. Jedes Anschlußheft lautet auf den Namen des Berechtigten und ist (ebenso wie die darauf gelösten ermäßigten Sitzkarten) unübertragbar; es enthält 20 Ermäßigungsanweisungen und wird nach deren Verbrauch gegen Zahlung von 30 h für den Rest des Jahres erneuert. Dieselbe Einrichtung wurde auch für die Beamten-, Diener- und Arbeitervereine zugunsten ihrer Mitglieder und deren Gatten und Kinder getroffen. Es ist zu hoffen, daß von dieser Einrichtung zugunsten der Angestellten reichlicher Gebrauch gemacht werden wird, sei es, daß die Jahren gebühren für die Anschlußhefte von dem Brotgeber oder von den Angestellten selbst bezahlt werden. Nähres und Anmeldebogen bei der Hauptkasse der Urania, Telephon-Nr. 23.897/58.**

*) Von 48·771 auf 64·997 h, wobei die Erhaltungskosten infolge Materialmangels und beschränkter Reparaturmöglichkeit, sogar um 2·2 h gesunken waren.

**) Von 25·49 auf 47·23 h.

Zeichnet VI. Kriegsanleihe!

Im Hefte 10 dieser Zeitschrift haben wir die Ausschreibung der sechsten österreichischen Kriegsanleihe veröffentlicht. Es werden wieder zweierlei Schuldverschreibungen, und zwar: steuerfreie 5½% amortisable Staatsanleihepapiere und 5½% Staatsschatzsccheine (letztere haben eine zehnjährige Laufzeit) ausgegeben.

Die Zeichnung begann am 10. Mai 1917 und wird Freitag, den 8. Juni 1919, 12 Uhr mittags, geschlossen. Zeichnungen können in Wien während der bei jeder Stelle üblichen Geschäftsstunden bei nachstehenden Stellen erfolgen: K. k. Postsparkassen-Amt Wien und dessen Sammelstellen (k. k. Postämter), sämtliche Staatskassen und Steuerämter, Österreich-ungarische Bank, Hauptanstalt Wien Anglo-österreichische Bank, Wiener Bankverein, Österreichische Boden-Kreditanstalt, Zentralbank der deutschen Sparkassen, Kreditanstalt, Allgemeine Depositenbank, Niederösterreichische Eskompte-Gesellschaft, Österreichische Länderbank, Bank- und Wechselstuben-Aktien-Gesellschaft „Mercur“, Bankhaus S. M. v. Rothschild, Unionbank, Allgemeine Verkehrsbank, Wiener Kommerzialbank, Wiener Lombard- und Eskomptebank. Zeichnungen können auch durch Vermittlung anderer Banken sowie von Sparkassen, Versicherungsgesellschaften, Privatbankiers, Kreditgenossenschaften und ihren Verbänden erfolgen. Der Preis beträgt: für die steuerfreie 5½%ige amortisable Staatsanleihe 92·50%, für die steuerfreien 5½%igen am 1. Mai 1927 zurückzahlbaren Staatsschatzscheine 94%.

Zeichnet VI. Kriegsanleihe!

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Seine k. u. k. Apostolische Majestät geruhten allergnädigst anzubefehlen, daß dem Oberleutnant i. d. Res. und Bahnkommissär im Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen im Eisenbahnministerium Dr. Alfred Wenzl für tapferes Verhalten vor dem Feinde neuerlich die Allerhöchste belobende Anerkennung unter gleichzeitiger Verleihung der Schwerter bekanntgegeben werde.

Krankenversicherung der österreichischen Eisenbahner. Durch die kaiserliche Verordnung vom 4. Jänner 1917, RGBl. N. 6, sind wichtige Änderungen in der österreichischen Krankenversicherung eingeführt worden, die in unseren Leitaufsätzen (vgl. Heft 6, 10) eingehende Darstellung und Würdigung finden.

Da jedoch laut Art. VIII der genannten Verordnung eine ganze Gruppe ihrer Bestimmungen schon am 9. April 1917 in Wirksamkeit treten, hat das k. k. Eisenbahnministerium verfügt, daß nach diesem Tage folgende Bestimmungen anzuwenden sind:

1. Laut § 6, Z. 2, Abs. 3, im Zusammenhalte mit § 9, Z. 3, der Verordnung beträgt die geringste Krankenunterstützungsdauer, die nach § 6 des bisher geltenden Krankenversicherungsgesetzes 20 Wochen betragen hat, nunmehr 26 Wochen. Demzufolge sind alle jene Krankenkassenmitglieder (einschließlich die sogenannten „Erwerblosen“, die am 9. April 1917 oder später wegen Ablaufes ihrer bisherigen 20wöchigen Unterstützungsdauer aus dem Krankenstande auszuscheiden waren, auch weiter bis zum Ablaufe der 26. Woche im Krankenstande zu führen, und es sind ihnen demnach bis zu diesem Endtermine alle satzungsmäßigen Leistungen, auf die sie vor Ablauf der 20wöchigen Frist Anspruch hatten, weiter zu gewähren

Digitized by Google

2. Gemäß § 6, Z. 4, der Verordnung erhalten Wöchnerinnen, die ihre Kinder selbst stillen — ohne Rücksicht auf die ihnen etwa zukommende Kranken- oder Wöchnerinnenunterstützung — eine Unterstützung in der Höhe des halben Krankengeldes bis zum Ablaufe der 12. Woche nach ihrer Niederkunft (Stillprämien). Im Sinne dieser Vorschrift ist daher an weibliche Kassenmitglieder (nicht auch an Gattinnen männlicher Kassenmitglieder), die nach ihrer, spätestens am 16. Jänner 1917 erfolgten Entbindung ihre Kinder noch nach dem 9. April 1917 selbst stillen, von diesem Tage angefangen für jeden folgenden Tag bis zum Ablauf der 12. Woche nach dem Tage der Niederkunft eine Unterstützung in der Höhe des halben, nach der geltenden Krankenkassesatzung zu bemessenden Krankengeldes anzuweisen, ohne Unterschied, ob die Wöchnerin im Staatseisenbahndienste steht oder nicht und daher etwa daneben noch die ständigen Bezüge oder Wöchnerinnenunterstützung oder das (für eine allfällig bestehende Krankheit gebührende) Krankengeld zu beanspruchen hat.

3. Nach § 6, Z. 5, der Verordnung gebührt im Todesfalle des Versicherten das Begräbnisgeld, sofern sein Krankengeldanspruch nicht seit mehr als einem halben Jahre erschöpft ist. Daher ist im Falle des Ablebens eines der gesetzlichen Krankenversicherungspflicht unterworfenen Mitgliedes der Krankenkasse vor Ablauf eines halben Jahres nach Beendigung der 26wöchigen Krankenunterstützungsdauer der Beerdigungskostenbeitrag — in dem in den geltenden Satzungen festgesetzten Ausmaße — ohne Rücksicht darauf zu gewähren, an welcher Krankheit das Mitglied gestorben ist und ob seinen Angehörigen ein Beerdigungskostenbeitrag auch aus anderen Quellen zukommt.

4. Laut § 6, Z. 2, Abs. 2, der Verordnung ist bei der Gewährung des Krankengeldes ein arbeitsfreier Tag als erster oder letzter Krankheitstag nicht zu rechnen. Daher ist einem Bediensteten, der sich nach dem 9. April 1917 zum Beispiel an einem Sonntage krank oder an einem Montage gesund meldet, für den hier in Betracht kommenden Sonntag ein Krankengeld nicht zu zahlen, selbst wenn der Bestand der Krankheit an diesem Sonntage ohne jeden Zweifel erwiesen wäre.

Als arbeitsfreie Tage im Sinne dieser Bestimmung sind jedoch nicht die Sonn- und Feiertage an und für sich, sondern überhaupt alle diejenigen Tage anzusehen, an denen der Bedienstete dienstfrei hat. Es kann also unter Umständen auch ein Werktag als ein arbeitsfreier Tag und dagegen ein Sonn- oder Feiertag als ein Arbeitstag in Betracht kommen. Durch diese Bestimmung wird natürlich der Frage der Lohnzahlung für arbeitsfreie Tage nicht vorgegriffen.

5. Zufolge Art. II der Verordnung, wonach Gebäranstalten nicht als Krankenanstalten im Sinne des Krankenversicherungsgesetzes anzusehen sind, wird die Bestreitung der durch Unterbringung der Krankenkassenmitglieder der k. k. Staatsbahnen in diesen Anstalten aufgelaufenen Verpflegskosten abzulehnen sein.

6. Ferner ist die Bestimmung des § 6 b der Verordnung anzuwenden:

„Als erster Krankheitstag gilt im allgemeinen der Tag der Krankmeldung. Für Zeiträume vor diesem Tage ist, sofern sie mehr als 2 Wochen zurückliegen, die Krankenunterstützung überhaupt nicht, sonst aber nur dann zu gewähren, wenn der Versicherte an der rechtzeitigen Meldung verhindert war und den früheren Beginn der mit Arbeitsunfähigkeit verbundenen Krankheit und der ärztlichen Behandlung in zweifelloser Art nachweist."

7. Endlich ist gemäß der Bestimmung des § 6, Z. 2, Abs. 1, der Verordnung die Bestimmung der geltenden Satzungen betreffend die 3tägige Karenzzeit, bis zur Hinausgabe neuer Krankenkassensatzungen so anzuwenden, als ob statt der Worte „mehr als dreitägigen" die Worte „mehr als zweitägigen" stehen würden.

Personalküchen der Eisenbahnen keine gewerbemäßigen Betriebe. Eine Personalküche der k. k. Staatsbahnverwaltung war von den Finanzbehörden als ein gewerbemäßiger Betrieb und daher als fleischsteuerpflichtig nach dem Gesetze vom 16. Juni 1877, RGBl. Nr. 60, behandelt worden. Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat nun durch ein jüngst erflossenes Erkenntnis die Entscheidung des k. k. Finanzministeriums als gesetzlich nicht begründet aufgehoben, da nach Anschauung des Gerichtshofes ein gewerbemäßiger Betrieb voraussetzt, daß der Unternehmer eine fortgesetzte Tätigkeit gegen Entgelt für dritte Personen entfalte, aus welcher unmittelbar für ihn ein fortlaufender Unternehmergewinn, dessen Erzielung beabsichtigt ist, entstehen kann. Von der Absicht und von der Möglichkeit, einen solchen Gewinn zu erzielen, könne aber bei den genannten Personalküchen nicht die Rede sein. Auf den Gewinn oder Nutzen der aus der Personalküche verköstigten Eisenbahnbediensteten könne es nicht ankommen, da sie mit dem Unternehmer (der Staatseisenbahnverwaltung) nicht identisch sind.

Vorsorgen für den Milchverkehr nach Wien im Sommer 1917. Die günstigen Erfahrungen, die in den Vorjahren mit der Verwendung von Sonderwagen mit Eiskühlung im Wiener Milchverkehre gemacht wurden, haben die Staatseisenbahnverwaltung veranlaßt, auch heuer für die Zufuhr von Milch nach Wien während der warmen Jahreszeit eine dem Bedarf entsprechende Anzahl von Kühlwagen bereitzustellen und die kostenlose Füllung dieser Wagen mit Eis zu übernehmen. Zur Sicherung der Eisbeistellung wurde bereits im Jahre 1916 auf dem Wiener Nordbahnhof eine besondere Anlage errichtet, die es der Staatseisenbahnverwaltung ermöglicht, die ziemlich bedeutende Anzahl der Kühlwagen regelmäßig mit den erforderlichen Eismengen zu versehen. Der Kostenaufwand, den die Staatbahnen für die Eisbeistellung auf sich nehmen, wird im heurigen Jahre rund K 140.000 betragen. Mit der Beförderung der Milch in Kühlwagen wurde bereits anfangs Mai begonnen. Die Verwendung dieser Wagen bietet Gewähr dafür, daß auch die von entfernt gelegenen Orten zugeführten Milchmengen während der Sommermonate in unverdorbenem Zustand in Wien einlangen, wobei allerdings vorausgesetzt wird, daß die Absender die Milch nur in guter Beschaffenheit und entsprechend vorgekühlt zur Beförderung aufliefern.

Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów). In der am 16. April 1917 unter dem Vorsitze des Herrn Ladislaus Freiherrn von Dirsztay abgehaltenen XXXIII. ordentlichen Hauptversammlung der Aktionäre der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) wurde beschlossen, von dem Gewinnübertrag des Jahres 1916 von K 381.133·63 nach Bestreitung des Tilgungserfordernisses für die Aktien einen Gewinnanteil von 5%, das ist K 20, auf je eine Prioritätsaktie und einen Gewinnanteil von 3½%, das ist K 14 auf je eine Stammaktie vom 1. Juli 1917 ab auszubezahlen und den Betrag von K 2453·63 auf neue Rechnung vorzutragen.

Zu Mitgliedern des Prüfungsausschusses wurden die Herren Alfred Mickerts und Jarques Schwarz, zu Ersatzmännern die Herren Gustav Bellak und Leo Gerö gewählt. Zum Vorsitzenden des Verwaltungsrates wurde Herr Ladislaus Freiherr von Dirsztay, zu seinem Stellvertreter Herr Otto Freiherr von Uzedik wiedergewählt. In den Vollzugsausschuß wurden die Herren Ladislaus Freiherr von Dirsztay (Obmann), Otto Freiherr von Czedik und Exzellenz Dr. Heinrich Ritter von Roza neuerlich berufen.

Digitized by Google

BUCHANZEIGEN.

Bergstadt. (Breslau, Bergstadtverlag Wilh. Gottl. Korn; vierteljährlich M 3.) Der Herausgeber Paul Keller hat für das Aprilheft eine reizende Plauderei „Unser Märchenvolk im Kriege" und außerdem noch eine heitere Zeppelin-Erinnerung „Der ungebetene schwarze Gast" beigesteuert. Im Gegensatze zu dem von übermütigem Humor erfüllten Entwicklungsroman „Benedikt Patzenberger" von Roland Betsch steht der sofort die volle Teilnahme der Leser erweckende Anfang der düsteren geschichtlichen Erzählung „St. Erhards Haupt" von M. Herbert. Carl Marilaun hat seine Kriegsskizze-„Fiduz, der Hund", Michael Schnyders eine wertvolle, mit Bildern geschmückte Heimatstudie „Das Bauernhaus" beigesteuert. Eine bunte Reihe poetischer Gaben ist zwischen die Prosabeiträge verstreut. 5 schöne Tafelbilder in Farben- und Tondruck zieren das 7 Bogen starke Heft, dem noch das Inhaltsverzeichnis für den ersten Band des laufenden Jahrganges beigegeben ist.

Die „Kartographische-" und Schulgeographische Zeitschrift" hat mit Beginn des neuen Jahrganges für den schwer erkrankten Professor J. G. Rothaug als Schriftleiter Professor Dr. Hugo Hassinger übernommen, der in seinen kurzen Eingangsworten von dem in Aussicht genommenen Ausbau des Blattes sowohl auf dem Gebiete der Kartendarstellung als der Erdkunde für die Leser des Blattes Erfreuliches berichtet. Die Ausgestaltung setzt schon mit dem ersten Hefte ein, das einige sehr beachtenswerte Aufsätze bringt, vor allem eine sehr zeitgemäße von einer sauber in Farben ausgeführten Karte begleitete Arbeit Hassingers selbst: „Rußlands Streben nach eisfreien Häfen und die neue Murmanbahn". Dr. Götzinger gibt „Weitere ergänzende Beobachtungen über kleinere Karstgebiete in den Voralpen Niederösterreichs", denen 3 hübsche Bilder auf einer Kunstdrucktafel beigegeben sind. Über die „Wiener Sternwarte" berichtet Dr. Leiter nach einem Vortrage ihres Direktors, Professor Dr. v. Hepperger. Einige kleinere Arbeiten (Mewius: „Die Eisenwerksindustrie in Rußland", Wurzinger: „Israelitengemeinden in Mähren", Pettauer: „Für oder gegen die Sommerzeit") sowie eine Reihe kurzer Berichte, bilden den sonstigen Inhalt des ersten Heftes.

In Heft 2 gibt Professor Dr. Max Hoffer eine mit einer Karte versehene „Übersicht über den Stand der wichtigsten geologischen Karten für die österreichischen Alpenländer", eine mühevolle Zusammenstellung, die für den Erkundelehrer sehr wertvoll ist. Einen kurzen Abriß der Geschichte der k. k. Geogr. Gesellschaft bietet Dr. H. Leiter mit seinem Aufsatz: „60 Jahre k. k. Geogr. Gesellschaft". Heimatkundliches in sehr anziehender Form enthält Professor Dr. Alois Müllers Arbeit: „Neues über das alte Wien", während Dr. Heinrich Pudor in fesselnder Weise eine brennende Frage „Die geographische Frage" behandelt. Ein kurzer Bericht Mewius über „Shackletons Südpolexpedition und Amundsens Vorbereitungen für die 1918 anzutretende Nordpolfahrt, ferner eine Anzahl kleinerer Beiträge ergänzen die Fülle des Gebotenen.

KLUBNACHRICHTEN.

Protokoll

über die 40. Hauptversammlung des Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten am 15. Mai 1917.

Präsident Exzellenz Dr. v. Wittek eröffnet die Versammlung mit nachstehender Ansprache:

Geehrte Herren!

Laut § 11 der Klubsatzungen ist zur Beschlußfähigkeit eines ordentlichen Hauptversammlung die Anwesenheit von mindesten einem Zehntel der stimmberechtigten Mitglieder notwendig.

Unser Klub zählt gegenwärtig 596 wirkliche Mitglieder. Da die zur Beschlußfähigkeit notwendige Anzahl Klubmitglieder um 6 Uhr nicht anwesend war, konnte die ordentliche Hauptversammlung nicht abgehalten werden. An deren Stelle eröffne ich die bereits in der Einladung vorgesehene 40. außerordentliche Hauptversammlung.

Ich begrüße die erschienenen Herren auf das Herzlichste, stelle zunächst fest, daß die Einladung zur Hauptversammlung an die Klubmitglieder am 15. April 1917 ergangen ist und die Anzeige von der Abhaltung der Hauptversammlung an die k. k. Polizeidirektion rechtzeitig, und zwar am 26. April 1917 erfolgte.

Ferner habe ich mitzuteilen, daß ihr Ausbleiben entschuldigt haben, die Herren:

Staatsbahnrat Adelberg,
Oberinspektor Bernklau,
Hofrat v. Drathschmidt,
Staatsbahnrat Dr. Feldscharek,
Direktor-Stellvertreter Ing. Kriser,
Zentralinspektor Wenzl,
Oberrevident Wittmann,
Oberstratsbahnrat Dr. Wolf-Eppinger.

Ich schreite nunmehr zur Ernennung der Verifikatoren für den Versammlungsbericht und bitte die Herren Oberstaatsbahnrat Dr. Hilscher und Inspektor Freud sich dieser Aufgabe freundlichst zu unterziehen.

Große und erschütternde Ereignisse haben sich in dem abgelaufenen Vereinsjahre vollzogen.

Während der ungeheuere Krieg unausgesetzt seinen Fortgang nahm und die unvergleichlichen Heldentaten unserer an der Seite treuer Verbündeter kämpfenden ruhmvollen Armee und Kriegsmarine jedes patriotische Herz in dem Gefühle des festen Vertrauens auf den Endsieg unserer gerechten Sache höher schlagen ließ, wurde unser Vaterland durch das Hinscheiden unseres allgeliebten ehrwürdigen Kaisers Franz Josef auf das tiefste und schmerzlichste betroffen. In unserem Berufskreise, der in dem verewigten Monarchen einen huldvollen Gönner und machtvollen Förderer, den Schöpfer des heimischen Verkehrswesens in seiner großartigen Ausgestaltung verehrte, wurde die Trauer um den dahingegangenen gütigen Landesvater in verstärktem Maße empfunden.

Unser Klub hat diesem Gefühle in der außerordentlichen Klubversammlung am 28. November 1916 weihevollen Ausdruck geliehen.

Die Versammlung hat zugleich die unsere Mitglieder beseelenden Empfindungen unverbrüchlicher Treue und inniger Anhänglichkeit durch eine ehrerbietige Huldigungskundgebung für Seine Majestät Kaiser Karl I. zum Ausdruck gebracht. Seine zauberhaft anziehende starke Persönlichkeit, die sich alle Herzen im Sturme erobert hat, verkörpert uns die schönsten Hoffnungen auf die glückliche Zukunft unseres schwergeprüften Vaterlandes, dem die gereifte Tatkraft und hingebungsvolle Fürsorge seines jugendlichen Herrschers die baldige Wiederkehr einer aufsteigenden friedlichen Entwicklung verbürgt.

Sie im Rahmen unseres Betätigungsbereiches in stets bewährter Kaisertreue und loyaler Gesinnung nach besten Kräften zu fördern wird unser aller eifrigstes Bestreben sein!

Mit diesem Gelöbnis treten wir, da unser Klub mit dem heurigen das vierzigste Jahr seines Bestandes vollendet, in das neue Vereinsjahr ein.

Es obliegt mir, bevor ich in die Tagesordnung eintrete, die traurige Pflicht, des Verlustes zu gedenken, den der Klub durch das Ableben einer Anzahl von Mitgliedern im abgelaufenen Jahre erlitten hat.

Ich ersuche den Herrn Schriftführer, die Namen dieser Mitglieder verlesen zu wollen.

Schriftführer Dr. Leipen liest:

Im Jahre 1916 sind folgende Klubmitglieder gestorben:

Herr Zentralinspektor Anton Albert in Innsbruck,
„ Inspektor Alfred Beyer,
„ Regierungsrat Ludwig Bernheim,
„ Oberkommissär Paul Eckstein,
„ Oberinspektor Eduard Gerstmann,
„ Regierungsrat Adolf Janisch,
„ Oberinspektor Ludwig Nowak,
„ Regierungsrat Siegmund Pauer,
„ Generalinspektor Sektionschef Karl Rother,
„ Inspektor Moritz Schweinsteiger,
„ Oberstaatsbahnrat Dr. Ernst Freiherr v. Seiller,
„ Regierungsrat Karl Siegmund,
„ Hofrat Eugen Stach.

Präsident: Der eben verlesenen Liste habe ich noch eine Trauerkunde beizufügen: Am 27. April d. J. ist unser langjähriges, hochgeschätztes Klubmitglied, Herr Sektionschef Dr. Max Freiherr v. Buschman dahingeschieden.

Digitized by Google

Baron Buschman war in den Jahren 1896 und 1897 Präsident unseres Klubs, von uns allen ob seines tiefen, gründlichen Wissens, seiner tatkräftigen Förderung unserer Klubinteressen, seiner Liebenswürdigkeit gegen jedermann hochgeschätzt. Die allgemeine Hochachtung und Sympathie bekundete sich durch die umfassende Teilnahme der Berufskollegen an dem Leichenbegängnis am 30. April d. J., dem auch Seine Exzellenz unser allverehrter Herr Ressortminister Baron Forster anwohnte.

Mit schmerzlichem Bedauern werden wir fortan Herrn Sektionschef Baron Buschman in unserem Kreise vermissen.

Ihn sowie die anderen verstorbenen Kollegen werden wir in bleibender freundschaftlicher Erinnerung halten und Sie werden gestatten, daß diese Trauerkundgebung, der Sie durch Erheben von den Sitzen Ausdruck verliehen, in dem Versammlungsberichte festgelegt wird.

Wie bereits im Jahresberichte ausgeführt ist, hat der Ausschußrat in seiner Sitzung vom 17. April d. J. beschlossen, aus Anlaß des 40jährigen Bestandes jenen Klubmitgliedern, die unserem Klub seit Beginn angehören, ein Diplom zu widmen, das den zu beteilenden Herren nach Fertigstellung zukommen wird.

Ich ersuche den Herrn Schriftführer die Namen dieser Klubmitglieder zu verlesen.

Schriftführer Dr. Leipen liest:

Seit dem Jahre 1877 gehören dem Klub an die Herren: Bek Julius, Zentralinspektor i. R.; Eger Alexander, Dr. Freiherr Präsident der Südbahn; Eissler J. und Brüder, Wien; Felgel v., Konrad, Oberinspektor im Eisenbahnministerium; Hanausek Karl, Inspektor i. R.; Heimbold Richard, k. k. Regierungsrat; Hrebenda Heinrich, Ingenieur i. R.; Klein Anton, Oberinspektor i. R.; Konta Ignaz, k. k. Hofrat; Lehensteiner Theophil, Oberinspektor i. R.; Mařik Wenzel, Dr. Direktor der Maschinenbaufabrik Prag; Matkowski Rudolf Ritter v., Oberinspektor i. R.; Nilius Josef, Dr. Generalsekretär i. R.; Stummer Louis, Inspektor i. R., Klosterneuburg; Szajbely Koloman v., kgl. Hofrat, Budapest; Ulman Eduard, kaiserl. Rat; Welsch Theodor, Oberinspektor i. R.

Präsident: Ich danke den genannten Herren im Namen der Klubleitung für ihre treue Anhänglichkeit an den Klub.

Weiters hat der Ausschußrat in dieser Sitzung beschlossen, der Hauptversammlung den Antrag zu stellen, aus gleichem Anlaß Ehrenmitglieder zu ernennen.

Bei Auswahl der Ihnen vorzuschlagenden Persönlichkeiten waren für den Ausschußrat sowohl verdienstvolle Tätigkeit für den Klub als auch hervorragende Leistungen auf dem Gebiete des Verkehrswesens maßgebend.

Wir beantragen nachfolgende Herren zu Ehrenmitgliedern des Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten zu ernennen:

In erster Linie Sr. Exzellenz den Herrn Eisenbahnminister Dr. Zdenko Freiherrn v. Forster. Die gewaltigen Leistungen, die die Eisenbahnen unter der zielbewußten Leitung Sr. Exzellenz seit Kriegsbeginn vollbrachten und tagtäglich erneuern, sind von allerhöchster Stelle durch zahlreiche Auszeichnungen gewürdigt worden. Sie werden von uns mit Bewunderung verfolgt, ohne daß unser Klub sich anmaßen dürfte, sie im ganzen zu überblicken. Aber die bekannte wohlwollende Fürsorge, die Se. Exzellenz den im Klub vertretenen fachlichen Bestrebungen stets angedeihen ließ, und seine Wohlgeneigtheit für die Interessen des Klubs sind uns so tief eingeprägt, daß es uns als bescheidener Ausdruck unseres Dankgefühls erscheint, den Wunsch und die Bitte auszusprechen, Se. Exzellenz wolle die höchste Ehrung, die der Klub zu vergeben hat, gütig entgegennehmen.

Herr Hofrat Alexander Freiherr v. Eger, Präsident des Verwaltungsrates der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und Herr Hofrat Koloman v. Szájbély in Budapest gehören unserem Klub seit dem Jahre 1877 an. Beide Herren haben auf dem Gebiete des Verkehrswesens hervorragend gewirkt, bei jeder Gelegenheit ihre freundlichen Gesinnungen gegenüber dem Klub betätigt und unsere Interessen erfolgreich gefördert.

Herr Inspektor Karl Hanausek, gleichfalls seit 1877 Klubmitglied, hat sich heuer zum 31. Male der Mühe unterzogen, die sehr umfangreiche Arbeit der Revision der Rechnungen zu leisten; wir vermögen ihm unseren Dank nicht anders abzustatten, als daß wir ihn in die Reihe unserer Ehrenmitglieder aufnehmen.

Herr Major Franz Grünebaum Edler v. Bruckwall ist seit dem Jahre 1880 Klubmitglied. Dieser Name bringt uns allen in Erinnerung, daß, sobald der Klub materieller Unterstützung bedurfte — und es war dies im Laufe der Jahre nicht selten — Herr Major v. Grünebaum immer einer der ersten war, der helfend einsprang. Ein häufiger Besucher des Klubs, hochgeschätzt von allen, die mit ihm in Berührung traten, gegen jedermann zuvorkommend und gefällig, hat sich Herr Major v. Grünebaum eine Stellung im Klub geschaffen, die ihn Ihrer Auszeichnung würdig macht.

Weiters stellen wir den Antrag, zwei außerhalb des Klubverbandes stehende Persönlichkeiten zu Ehrenmitgliedern zu ernennen:

Se. Exzellenz den k. u. k. Geheimen Rat, Präsidenten der kgl. ungarischen Staatsbahnen, Herrn Julius v. Ludvigh und Se. Exzellenz, den Wirklichen Geheimen Rat und ordentlichen Honorarprofessor an der Universität zu Berlin, Herrn Dr. Alfred von der Leyen. In Sr. Exzellenz Herrn Präsidenten v. Ludvigh verehren wir den erfolgreichen Organisator der ungarischen Staatsbahnen, die unter schwierigen Verhältnissen in glänzender Weise durchgeführt zu haben das Hauptverdienst Se. Exzellenz ist. Ein weiteres, großes Verdienst hat sich Exzellenz v. Ludvigh um die Hebung der sozialen Stellung der ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten durch die tatkräftige Förderung ihrer körperschaftlichen Bestrebungen erworben, indem Se. Exzellenz die Gründung und Ausgestaltung des ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtsklubs durch seinen mächtigen Einfluß unterstützte. Die engen freundschaftlichen Beziehungen, die den zu gewaltiger Höhe gediehenen ungarischen mit unserem Klub verbinden, danken wir in erster Linie dem Wohlwollen seines hochverehrten Präsidenten.

Es ist wohl in unserem Kreise überflüssig, die hervorragenden fachwissenschaftlichen Leistungen, Sr. Exzellenz Dr. von der Leyen auf dem Gebiete des Verkehrswesens besonders in Erinnerung zu bringen. Wir dürfen aber dankbar des freundlichen Wohlwollens eingedenk sein, das Se. Exzellenz den Bestrebungen unseres Klubs entgegenbringt und das er uns im vergangenen Jahre durch seinen ausgezeichneten Vortrag am 11. April in überaus wertvoller Weise zu betätigen die Güte hatte. Wir vermögen es nur lebhaft zu begrüßen, wenn es uns vergönnt wird, diesen hervorragenden Forscher und Meister in unserem Berufsfache zu unseren Mitgliedern zu zählen.

Meine Herren! Die sieben Persönlichkeiten, die wir Ihnen zur Ernennung zu Ehrenmitgliedern in Vorschlag bringen, werden, falls Sie, wie ich wohl hoffen darf, unseren Antrag annehmen, unserem Klub zur Zierde gereichen.

Wünscht jemand zu diesem Antrage das Wort? Es meldet sich Exzellenz Dr. v. Schonka. Ich erteile ihm das Wort.

Exzellenz Dr. v. Schonka:

Meine Herren!

Die glänzende Reihe von angesehenen Männern, die unserem Klub als Ehrenmitglieder angehören sollen, wird gewiß Ihren vollen Beifall finden und es wird uns sehr freuen, die ausgezeichneten und verdienten Namen, Sr. Exzellenz Herrn Eisenbahnminister Freiherrn von Forster an der Spitze, feiern zu können.

Aber auf der Liste fehlt ein Name. Es ist der Name unseres allverehrten Herrn Vorsitzenden. Wenn ich die Ehre hätte, heute in dieser verehrlichen Versammlung den Vorsitz zu führen, so könnte ich gewiß konstatieren, daß auch diese ehrende Ernennung vollzogen wäre. Leider hat Se. Exzellenz in seiner liebenswürdig bescheidenen Art den Wunsch geäußert, von dieser Ehrung absehen zu wollen. Gewöhnt auf seine Worte zu hören, wollen wir uns auch hier seinem Wunsche beugen. Und genau genommen, werden Sie gewiß geneigt sein, ihm recht zu geben. Kann Exzellenz denn als Ehrenmitglied uns mehr werden? Ist er doch unser Meister, unser Haupt, ja der Vater des Klubs in guten und bösen Tagen und wenn es gelungen ist, gerade in dieser Zeit den Klub emporzuführen, ist es das Verdienst Sr. Exzellenz. Wenn ich sage Exzellenz ist der Mittelpunkt — der muß gegeben sein und dasselbe gilt von der Vaterschaft. Das ist Herzenssache. Ich glaube daher im Namen aller zu sprechen, wenn ich ihn heute bitte, das zu bleiben, was er ist, unser Haupt, Freund und Vater. (Brausender Beifall.)

Präsident:

Meine Herren! Die sehr ehrenden Worte, die Exzellenz an mich zu richten die Güte hatte, haben mich tief bewegt. Ich erkenne in ihnen den Ausdruck eines freundlichen Wohlwollens, wofür ich gar nicht genug danken kann. Aber ich glaube fast, daß Exzellenz vielleicht durch persönliche Sympathien beeinflußt mein Wirken gekennzeichnet hat. Ich darf nicht in Anspruch nehmen daß meine Tätigkeit allein den Klub in gutem Fortgang erhalten hat. Ich kann das Verdienst nur meinen bewährten Mitarbeitern im Ausschußrat zuweisen und einer davon ist Exzellenz Dr. v. Schonka. Aber in Einem bin ich mit Ihnen voll einverstanden: in der tiefen Zuneigung, die ich für den Klub und seine Mitglieder hege. Nehmen Sie alle die Versicherung entgegen, daß ich dem Klub treu bleiben und bemüht sein werde, das Beste zu leisten, und möge dieses Streben, in dem Sie mich alle unterstützen wollen, von bestem Erfolge begleitet sein. (Beifall.)

Ich gehe nun zur Tagesordnung über, und zwar zunächst zu Punkt 1:

Bericht des Ausschußrates über das Klubjahr 1916.

Hiezu hat sich zum Worte gemeldet Herr kais. Rat Ulman.

Ich erteile ihm das Wort.

Digitized by Google

Kais. Rat Ulman: Nachdem sich der Jahresbericht bereits seit einigen Tagen in unseren Händen befindet, beantrage ich von dessen Verlesung abzusehen.

Präsident: Wird gegen diesen Antrag eine Einwendung erhoben? Es ist dies nicht der Fall, daher erscheint der Antrag angenommen und wird von der Verlesung des Berichtes Abstand genommen.

Wie in diesem Bericht ausgeführt, haben wir auch im abgelaufenen Jahre getrachtet, trotz der so schwierigen Verhältnisse das Klubleben aufrecht zu erhalten. Eine Reihe hochinteressanter und lehrreicher Vorträge fesselten unser Aufmerksamkeit, die, patriotischen Zwecken dienenden Zusammenkünfte an den Donnerstagen förderten den gesellschaftlichen Verkehr der Klubmitglieder und deren Angehörigen untereinander, wobei durch den Fleiß unserer Damen hiebei schöne Erfolge für Kriegsfürsorgezwecke erzielt wurden. Diese Erfolge veranlaßten das hohe k. u. k. Kriegsministerium, unserem Klub für dessen Verdienste um die Kriegsfürsorge ein Dankesdiplom zu widmen, das von heute an unseren Versammlungssaal ziert und ein dauerndes, ehrendes Denkmal der patriotischen Betätigung unserer Klubmitglieder bilden wird.

Ich danke von dieser Stelle allen, die durch ihren Eifer, ihre Bemühungen und Spenden diese hochehrende Auszeichnung unseres Klubs erwirkten.

Weiteres möchte ich aus dem Geschäftsberichte hervorheben, daß unser Klub angelegentlich bemüht war und ist, einige sonst nur mit Mühe und Zeitaufwand erhältliche Bedarfsartikel in größeren Mengen bei bewährten Firmen einzukaufen und an die Klubmitglieder zum Selbstkostenpreise zu verteilen. Es verursacht arge Schwierigkeiten und bedarf großer Mühewaltung, bevor es gelingt, derlei Waren zu erhalten. Zu um so größerem Danke sind wir jenen Firmen verpflichtet, die uns hiebei weitestgehendes Entgegenkommen bezeugten; ich nenne hier vor allen Herrn Direktor Alexander Töpfl der Ersten Wiener Großschlächterei, Herrn Kommerzialrat Alexander Rußbacher, Generaldirektor der Gebrüder Stollwerk-Fabriken, Herrn Generaldirektor Kommerzialrat Leopold Pilzer der Zentral-Einkaufgesellschaft, das Großhandlungshaus A. Büschl, die Georg Schicht Aktiengesellschaft, Heinrich Franks Söhne in Linz; zu Dank verpflichtet sind wir auch dem Bürgermeisteramte Bielitz für die Erteilung der Ausfuhrbewilligung für wichtige Lebensmittel.

Unser Klub hat auch in der Hinsicht seiner vaterländischen Pflicht entsprochen, daß er sich an den Zeichnungen für alle bisherigen Kriegsanleihen beteiligte. Wir haben bisher in unser Klubvermögen Nominale K 10.000 Kriegsanleihen einverleibt. Auch bei der jetzt zur Ausgabe gelangenden sechsten österreichischen Kriegsanleihe wird unser Klub einen entsprechenden Betrag zeichnen.

Ich gehe nunmehr zu Punkt 2 der Tagesordnung: Bericht der Rechnungsprüfer, über und bitte Herrn Inspektor Hanausek diesen Bericht zu erstatten.

Inspektor Hanausek liest:

Hochgeehrte Hauptversammlung!

Bericht über die am 16. April d. J. vorgenommene Prüfung des Rechnungsabschlusses für das Jahr 1916.

Herr Inspektor Rößner, Herr Oberingenieur Kulka und meine Wenigkeit haben am obgenannten Tage festgestellt, daß die Buchführung und Kassengebarung des Ausschußrates des Klubs österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten hinsichtlich der Einnahmen und Ausgaben, unter sorgfältiger Prüfung der gesamten Rechnungsbelege und des Vermögensbestandes vollkommen richtig ist.

Gleichzeitig wurde unsererseits die Gebarung der Administration der österreichischen Eisenbahn-Zeitung, des Geselligkeits-, Begünstigungs- und Exkursionskomitees sowie die Verwaltung der Sekretariatskasse einer genauen Prüfung unterzogen und wird hiemit bestätigt, daß die Rechnungen mit dem Kassenstand vollkommen übereinstimmen bezw. die Bücher und die Kassa mit größter Gewissenhaftigkeit geführt wurden.

Es kann von dieser Stelle aus nur betont werden, daß den mit der Führung der Bücher und des Kassenwesens betrauten Herren Ausschußräten und dem Herrn Klubsekretär für die besondere Mühewaltung bester Dank und vollste Anerkennung gebühren.

Infolge dieses Ergebnisses gestatte ich mir den Antrag zu stellen:

„Eine hochgeehrte Generalversammlung wolle den Rechnungsabschluß für das Kalenderjahr 1916 genehmigend zur Kenntnis nehmen und der Klubleitung das Absolutorium erteilen."

Präsident: Wird zu diesem Antrage das Wort gewünscht?

Es ist dies nicht der Fall; ich bitte daher jene Herren, die dem gestellten Antrage gemäß die Entlastung erteilen wollen, wodurch zugleich auch der Geschäftsbericht des Ausschußrates zur Kenntnis genommen erscheint, die Hand zu erheben.

Ich bitte um die Gegenprobe.

Die Entlastung ist einstimmig erteilt.

Ich erlaube mir, den Herren Rechnungsprüfern für ihre Mühewaltung den herzlichsten Dank auszusprechen.

Wir kommen nun zu Punkt 3 der Tagesordnung, und zwar zur Wahl eines Vizepräsidenten, eines Schriftführers und von 6 Mitgliedern des Ausschußrates, ferner der Rechnungsprüfer und deren Stellvertreter.

Im heurigen Jahre scheiden im Sinne des § 9 unserer Satzungen infolge Ablaufes der satzungsmäßigen Amtsdauer folgende Herren aus dem Ausschußrate:

Der Vizepräsident Sr. Exzellenz Dr. Franz Ritter v. Schonka.

Die Ausschußräte:
Hofrat Friedrich v. Csatary,
Hauptmann Kornelius Friesz,
Sekretär Dr. Hugo Husserl,
Ministerialrat Dr. Johann Rihosek und
Adjunkt Hans Schier.

Ferner hat sich zu unser aller lebhaftem Bedauern der Schriftführer Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen veranlaßt gesehen, wegen Zeitmangel infolge dienstlicher Inanspruchnahme sein Mandat zurückzulegen.

Ich glaube Ihrer Zustimmung sicher zu sein, wenn ich den ausscheidenden Herren für ihre ersprießliche Mitarbeit an der Klubleitung den herzlichsten Dank ausspreche.

Dem Herrn Staatsbahnrat Dr. Leipen danke ich besonders für die Unterstützung, die ich als Präsident seit mehreren Jahren durch ihn erfahren habe.

Zur Durchführung der Wahl bitte ich die ausgefüllten Stimmzettel, und zwar für die Wahl des Vizepräsidenten den grauen, des Schriftführers den grünen, und der Ausschußräte den weißen Stimmzettel abzugeben.

Zur Vornahme der Wahlprüfung schlage ich die Herren: Oberrevident Fries, Inspektor Sellner, Staatsbahnrat Jelinek, vor und bitte die Genannten, sich dieser Mühe freundlichst zu unterziehen.

Ich unterbreche zur Vornahme der Wahl die Sitzung für kurze Zeit.

Präsident (nach einer Pause): Während die Herren die Wahlprüfung durchführen, wollen wir zu der im selben Punkte der Tagesordnung vorgesehenen Wahl der Rechnungsprüfer und deren Stellvertreter schreiten. Zum Worte hat sich gemeldet, Herr Inspektor Freud.

Ich erteile ihm das Wort.

Inspektor Freud: Ich stelle den Antrag, die Herren Inspektor Karl Hanausek, Oberingenieur Otto Kulka und Inspektor Julius Rößner zu Rechnungsprüfern, die Herren Adjunkt Eduard Heyl, Oberinspektor Josef Schlüsselberger und Oberstaatsbahnrat Dr. Max Wolf zu deren Stellvertretern durch Zuruf zu wählen.

Präsident: Wird gegen diesen Antrag eine Einwendung erhoben?

Es ist dies nicht der Fall, ich gebe daher dem Antrage statt und bitte jene Herren, die mit dem Vorschlage, die genannten Herren durch Zuruf zu wählen, einverstanden sind, die Hand zu erheben.

Ich bitte um die Gegenprobe.

Die Wahl ist durch Zuruf erfolgt und die genannten Herren erscheinen einstimmig gewählt.

Soeben wurde mir das Ergebnis der Wahlprüfung mitgeteilt, und zwar:

Abgegeben wurden 27 Stimmzettel.
Es erscheinen gewählt:
Zum Vizepräsidenten:
Herr Hofrat Friedrich v. Csatary mit 27 Stimmen.
Zum Schriftführer:
Herr Bahnoberkommissär Dr. Richard Malcher mit 26 Stimmen.
Zu Ausschußräten die Herren:
Oskar Bachrach, kaiserl. Rat, mit 27 Stimmen;
August Ritter v. Loehr, Hofrat, mit 27 Stimmen;
Igo Poeschko, Oberinspektor, mit 26 Stimmen;
Peter Poll, Oberst, mit 27 Stimmen;
Josef Renn, Oberrevident, mit 27 Stimmen;
Eduard Scheichl, Oberbaurat, mit 26 Stimmen.

Zu dieser Liste der heute gewählten, herzlich begrüßten Herren des Ausschußrates möchte ich besonders bemerken, daß Herr Hofrat v. Loehr nunmehr zum 35. Male die Stelle des Obmannes unseres Zeitungsausschusses zu übernehmen in die Lage versetzt wird. Ich glaube mich mit allen einverstanden, wenn ich ihm für seine vieljährige treue Mitarbeiterschaft herzlich danke und unserer Freude über die Wiedererlangung seiner Gesundheit Ausdruck verleihe.

Ich schreite nunmehr zu Punkt 4 der Tagesordnung „Beschlußfassung über etwa angemeldete Anträge".

Digitized by Google

Da solche in der satzungsmäßigen Frist nicht angemeldet wurden, erscheint die Tagesordnung erschöpft.

Wünscht noch jemand eine Bemerkung zu machen?

Da keine Anregung mehr vorliegt, danke ich den Herren für ihr Erscheinen und schließe mit dem Wunsche für einen gedeihlichen Sommer die Versammlung. Der Schriftführer: *Dr. Leipen.*

Geprüft und richtig befunden:

Karl Freud m. p. *Dr. Franz Hilscher* m. p.

* * *

Klubversammlung am 8. Mai 1917.

Seit unserer letzten Klubversammlung haben wir den Verlust eines langjährigen, treuen Klubmitgliedes zu beklagen:

Herr Sektionschef Dr. Max Freiherr von Buschman wurde am 30. April zu Grabe getragen.

Herr Sektionschef Baron Buschman, der dem Klub seit 1879 angehörte und in den Jahren 1896 und 1897 Klubpräsident war, nahm an den fachlichen und gesellschaftlichen Bestrebungen des Klubs regsten und erfolgreichsten Anteil, und erwarb sich bei allen die mit demselben in Verkehr zu treten Gelegenheit hatten, uneingeschränkte Wertschätzung und aufrichtigste Sympathien. Wir werden Herrn Baron Buschman stets ein ehrendes, freundliches Gedenken bewahren.

Unserem Klub wurde die Auszeichnung zuteil, daß uns vom k. u. k. Kriegsministerium, Kriegsfürsorgeamt, als Zeichen der Anerkennung und des Dankes für die um das Kriegsfürsorgeamt erworbenen Verdienste ein Diplom zuerkannt und zugestellt wurde.

Diese ehrende und hocherfeuliche Auszeichnung dankt der Klub vornehmlich dem Fleiße unserer Damen, die ihre Zeit und Mühe bei den Zusammenkünften an den Donnerstagen dem patriotischen Zwecke opferten. Das Diplom wird nach erfolgter Einrahmung hier im Saale angebracht werden als bleibendes Denkmal der erfolgreichen Betätigung der Klubmitglieder und deren Angehörigen in dieser großen, ernsten Zeit.

Dienstag den 15. Mai l. J. um 6 Uhr abends findet in diesem Saale die diesjährige Hauptversammlung mit der Ihnen aus der Einladung bekannten Tagesordnung statt.

Vor Beginn derselben werden wir die Diplome und silbernen Ehrenabzeichen an die, dem Klub durch 25 Jahre ununterbrochen angehörenden Klubmitglieder verteilen.

Es sind dies die Herren:

Staatsbahnrat Ing. Anton Adelberg,
Oberinspektor Gustav Bernklau,
Oberinspektor Siegfried Burger,
Hofrat Wilhelm Drahtschmidt Edler v. Bruckheim,
Staatsbahnrat Dr. Friedrich Feldscharek,
Oberrevident Georg Wittmann und
Oberstaatsbahnrat Dr. Alfred Wolf-Eppinger.

Heute haben wir das Vergnügen, den Vortrag des Herrn k. u. k. Hauptmann Wilhelm Thurner vom Pressedienst des k. u. k. Kriegsministerium „Von allen vier Fronten" zu hören, dem wir mit besonderer Erwartung entgegensehen.

Mit diesem Vortrage schließt die heurige Vortragszeit.

Ich gestatte mir all den Herren und Damen, die uns in der heurigen Saison durch ihre Vorträge Belehrung und Zerstreuung brachten, den besten Dank des Klub zum Ausdruck zu bringen.

Unser Dank gebührt auch unserem Vortragskomitee, vor allem dem ausgezeichneten Obmanne desselben, Herrn Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler, der unermüdlich tätig war, und viel Zeit und Mühe aufwendete, um uns die gehörten, erstklassigen Vorträge zugänglich zu machen.

Ich bitte nunmehr Herrn Hauptmann Thurner, mit dem Vortrage beginnen zu wollen.

Dieser Vortrag hätte schon am Schlusse des Vorjahres durch den k. u. k Hauptmann Mangesius des Pressedienstes im k. u. k. Kriegsministerium gehalten werden sollen; durch eine schwere Erkrankung des Genannten mußte der Vortrag jedoch abgesagt werden.

Durch das besondere Entgegenkommen des Pressedienstes des k. u. k. Kriegsministeriums, welches Herrn k. u. k. Hauptmann Wilhelm Thurner zur Abhaltung des Vortrages bestimmte, war es nunmehr möglich, diesen mit berechtigtem Interesse entgegengesehenen Vortrag für den 8. Mai l. J. anzusetzen.

Herrn Hauptmann Thurner gelang es, rasch die Herzen aller Anwesenden zu gewinnen. Unter lebhaftem Beifall verneinte er die Bezeichnung „Vortrag" und wollte seine Ausführungen bloß in Form eines Plauderstündchens gehalten wissen. Wir begleiteten mit dem Herrn Hauptmann gewissermaßen den Infanteristen auf allen seinen Märschen, kamen mit ihm bis in den Schützengraben, sahen ihn im Gefechte, in der Ruhestellung und begleiteten ihn auf dem Rückwege von der Front.

Sowohl durch die Vorführung einer langen Reihe gutgewählter, spannender und lehrreicher Lichtbilder, als auch durch die Erklärung, die zu jedem Bilde gegeben wurde, und unseren Wissensdrang vollauf befriedigte, verstand es Herr Hauptmann Thurner die zahlreichen Anwesenden ungemein zu fesseln.

Wir sahen den Infanteristen bei der Arbeit des Aufsuchens des Feindes, beim Flußübergang, beim Baue der Drahthindernisse, lernten die Schutzvorkehrungen im Schneegelände kennen, sowie jene durch Sandsäcke und Flechtwerke.

Von den Kampfmitteln wurden uns die Anwendung der Handgranate, des gefürchteten Flammenwerfers, des Maschinengewehres und Minenwerfers gezeigt, sowie die zerstörende Macht zum Absturze gebrachter gewaltiger Schneelawinen veranschaulicht, Die folgenden Bilder brachten Darstellungen unserer Geschütze in Tätigkeit und unter diesen auch unserer unerreichten Mörser. Es folgten nun Bilder eines österreichischen Panzerzuges, an welche sich prachtvolle Aufnahmen unserer braven Marine reihten.

Nachdem der Vortragende die verschiedenen Arten der Beobachtung des Feindes: Artilleriebeobachter, Fesselballon und unsere Fliegerhelden vorgeführt, mehrere sehr interessante Aufnahmen des Werkstättenzuges des 4. Armeekorps gezeigt hatte, begab er sich mit uns auf den Weg von der Front ins Hinterland, an großen Friedhöfen und einzelnen Gräbern gefallener Helden andächtig halt machend.

Die verschiedensten Arten der Verwundeten-Beförderung zeigend, das Kapitel „Gefangene" und „Beute" berührend, die Vorsorge für die Flüchtlinge erwähnend, brachte Herr Hauptmann Thurner noch eine Reihe sehr lehrreicher Bilder über die Feldpost, sowie solche über die Einrichtungen im Etappenraume.

Als der Vortragende schloß, ertönte lebhafter Beifall. Der Vorsitzende, Exzellenz Dr. v. Wittek dankte Herrn Hauptmann Wilhelm Thurner für den mit Wärme und Eindringlichkeit gehaltenen Vortrag und bemerkte, daß das Dargebotene in uns allen zwei Gefühle erweckte: Jenes der aufrichtigsten Teilnahme mit den oft unter schwierigsten Verhältnissen und unter größten Opfern treue Wacht haltenden Truppen und des Stolzes und der dankbaren Anerkennung für alle die Helden, deren tapferes Verhalten die große Zahl unserer Feinde hoffentlich bald davon überzeugen wird, daß unser Vertrauen in unsere Wehrmacht auf Felsen gebaut ist; es möge bald die Zeit kommen, wo unsere Feinde die Nutzlosigkeit weiteren Anstürmens einsehen und den Weg zur Erreichung des uns allen am Herzen liegenden gerechten Friedens betreten werden.

* * *

Bericht über den Donnerstag-Teeabend am 3. Mai 1917.

Die Absicht der Klubleitung, von unserem Vortragssaale am Donnerstag, den 3. Mai, eine Lichtbildaufnahme anfertigen zu lassen, kürzlich den geschätzten Besuchern unserer Teeabende unter lebhafter Zustimmung mitgeteilt, hatte zur Folge, daß sich an obengenanntem Donnerstage eine stattliche Zahl unserer Klubmitglieder und Gäste einfand und hiedurch beitrug dem herzustellenden Bilde belebenden Inhalt in schöner Umrahmung zu geben. Auch bei dieser, gewissermaßen improvisierten Zusammenkunft, wurde dem Grundgedanken aller unserer Teeabende voller Tribut gezollt, indem die anwesenden Damen mit anerkennenswertem Fleiße an den Werken der fürsorgenden Nächstenliebe schufen und hiedurch das Gesamtergebnis der Teeabende nicht unbedeutend erhöhten.

Frau Direktor Proch die unermüdliche, führende Kraft der Wirtschaftsvereinigung unserer Klubdamen, die mit nie versagender Bereitwilligkeit an der Lösung von Fragen künstlerischer, gesellschaftlicher oder wirtschaftlicher Art werktätig mithalf, bot diesen Donnerstag eine Überraschung besonderer Art, indem diese bekannte Gesangsmeisterin und Sängerin eine Reihe auserwählter Werke des Dichterkomponisten Exzellenz Dr. v. Wittek, unseres allverehrten Klubpräsidenten in warmempfundener, inniger Weise vortrug.

Nebst einigen uns schon bekannten und mit um so größerem beifälligem Verständnis aufgenommenen Liedern hörten wir das erstemal „Verzage nicht" und das „Kriegslied", nach deren meisterhaftem Vortrag der Künstlerin und dem Schöpfer der Lieder, Exzellenz v. Dr. Wittek ungeteilter rauschender Beifall und Dank gespendet wurde.

Herr Leopold Föderl, Mitglied des k. u. k. Hofopernorchesters erfreute uns durch sein wunderbares Violinspiel, bei welchem die glänzend vorgetragene „Andalusische Romanze" von Sarasate besonderen Anklang fand.

Tonkünstler Führich, der auch die Gesangpartien in liebenswürdigster Weise begleitete, hatte selbverständlich vollen Anteil an den künstlerischen Erfolgen der Darbietungen.

Über den Vortragsmeister Weiser läßt sich neues nichts mehr sagen. Wir verdanken ihm eine Viertelstunde herzerhebenden sorglosen Lachens.

Die Präsidentin des Damenausschusses der Teeabende Fräulein Irma v. Wittek, in der Absicht den Anwesenden einige Abschiedsworte zu sagen, überraschte uns durch ein launiges Gedichtchen, in welchem Fräulein v. Wittek in humorvoller treffender

Digitized by Google

Art, Freud und Leid unserer Donnerstag-Veranstaltungen vorbeimarschieren läßt. Wir bringen hiemit diese „Gelegenheits"-Schöpfung der Schriftstellerin im Wortlaute und erinnern uns hiebei gerne der zahlreichen, bekannten, in Poesie und Prosa verfaßten, gediegenen Werke des Fräuleins Irma v. Wittek:

Zum Schluß.

Herr Frühling hat zwar lang gebraucht
Doch ist er endlich gekommen,
Den Winter hat er übertaucht
Und Sonnenschein ist entglommen,
Er spendet Leben überall, —
Nur nicht in einem Klublokal.

Hier löscht er alles Leben aus
Und schließt die trauten Räume,
Sperrt uns — das Komitee — hinaus
Aus unserm Donnerstagsheime!
Wir aber wenden noch den Blick
Auf die verflossene Zeit zurück.

Da manchen Winternachmittag
Wir strickend hier gesessen,
Und beim soliden Teegelag
Der Sorgen fast vergessen,
Und einem Künstler bald gelauscht,
Bald Kochrezepte ausgetauscht.

Man hat zwar Kohlennot gehabt
— Hier aber nie gefroren —
Doch öfter hat man sich erlabt
An einem Schmaus der Ohren.
Und fleißig waren immerzu
Die Damen ohne Rast und Ruh',

Auch sie, die in der Küche dort
Des Hausfraunamts gewaltet,
Den Gästen haben sie hinfort
Das Leben süß gestaltet;
War knapp auch alles heuer
Und Rum und Zucker teuer.

Die Fräulein auch vom Komitee,
Die so behend und schnelle,
Wenn jemand wünschte: „Komm mit Tee",
Flugs waren sie zur Stelle.
Sie liefen aus, sie liefen ein,
Ja, ihre Mühe war nicht klein
(Und mußten oft recht müde sein).

Die Herren, die mit gutem Rat
Uns treu zur Seite waren,
Oft das Programm durch kühne Tat
Gerettet vor Gefahren,
Sie waren unser starker Stab,
Wie es nur jemals einen gab.

So bei der Arbeit Harmonie,
Da kann schon was entstehen,
Drum Socken, Rauchzeug und Scharpie
Konnt man in Menge sehen,
Wie viel es just ergeben hat,
Das — weiß der kaiserliche Rat!

Drum: Ihnen allen schönsten Dank!
Die uns geholfen walten,
Daß unser Klub so ohne Wank
Den Winter durchgehalten!
Mög's Euch im Sommer wohlergehn!
Im Herbst auf fröhlich Wiedersehn!

Der reiche Beifall, der den gereimten Worten der Verfasserin folgte, sollte wohl in unmittelbarer Hinsicht Form und Inhalt des eben gehörten gegolten haben, wir irren aber nicht in der Annahme, daß die sich wiederholenden beifälligen Bezeigungen und Bravorufe den emmütigen, innigsten Dank aller Anwesenden ausdrückten, der Fräulein Irma v. Wittek für ihr nie erlahmendes, stets schaffendes und aneiferndes Bemühen auf allen wirtschaftlichen, repräsentativen und künstlerischen Gebieten im Interesse des harmonischen, klaglosen Verlaufes der Donnerstag-Teeabende zweifellos gebührt.

Zum Schlusse ergriff Herr Staatsbahnrat Dr. Leipen das Wort und machte folgende Mitteilungen: „Sehr geehrte Damen und Herren! In der abgelaufenen Saison wurden 20 Teeabende veranstaltet. Der erste am 7. Dezember 1916, der letzte heute.

Es wurden hiebei aus 20 *kg* Wolle 154 Paar Socken, 3 Paar Pulswärmer und 1 Paar Handschuhe und aus 800 Päckchen Tabak, außer der heutigen Leistung, 27.200 Zigaretten hergestellt sowie etwa 3 *kg* Scharpie gezupft. Diese Erzeugnisse Ihres Fleißes wurden dem k. u. k. Kriegsfürsorgeamt abgeliefert. Aus dem Erträgnisse der Teebereitung und aus eingegangenen Spenden wurden zunächst die Ausgaben für 134 Pakete, enthaltend je 20 bis 35 Bedarfsgegenstände bestritten, die in 8 Kisten als Weihnachtsgaben an unsere Soldaten an der Front abgesendet wurden.

Weiters wurden aus unseren Reinerträgnissen K 1000 dem Komitee zur Gründung einer Kriegerwaisen-Tagesheimstätte im XIII. Wiener Gemeindbezirke gewidmet.

Die Abrechnung des heutigen Teeabends nicht berücksichtigt, schließen wir mit einem Barbestand unserer Komiteekassa von K 1036·46 ab; dieser Betrag, der in der Verkehrsbank zinsbringend angelegt ist, soll vorläufig nicht verwendet werden; wir werden nach dem Kriege, wenn die Spenden für die Kriegsfürsorge vielleicht nicht mehr so reichlich fließen werden, hiefür zweckentsprechende Verwendung finden.

Einen Beweis, wie sich unsere Zusammenkünfte bei den Mitgiedern eingebürgert haben, lieferte der Umstand, daß sogar in der Zeit, als unser Saal behördlich gesperrt war, unsere Teeabende nicht eingestellt, sondern in den übrigen Klubräumen abgehalten wurden und reichlich besucht waren.

Wir schulden herzlichen Dank allen jenen, die unsere guten Zwecke förderten; der Klubleitung für die Überlassung des Saales, den Wirtschaftsdamen, die für den Imbiß vorsorgten, den Damen und Herren, die sich um die künstlerischen Darbietungen bemühten, den Künstlern und Künstlerinnen, die ihre hervorragenden Talente in den Dienst unserer patriotischen Versammlungen stellten, und so unsere Zusammenkünfte äußerst genußreich gestalteten, den Herren der Klubleitung und dem unermüdlichen Klubsekretär, die die Gebahrung unserer Veranstaltungen besorgten, und den jungen Damen, die sich in selbstloser Weise zur Bedienung der Gäste zur Verfügung stellten.

Wir können mit Befriedigung feststellen, daß unsere Teenachmittage allseits Anklang fanden und regen Besuch aufwiesen.

So blicken wir denn mit Genugtuung auf die abgelaufene Saison und mit froher Hoffnung und Zuversicht in die Zukunft.

Es besteht die Absicht, zunächst im Sommer an jedem Donnerstag-Nachmittag 5 Uhr, in dem rückwärtigen Teile des Kursalongartens (Stadtpark, Wienufer) zusammenzukommen, um die angenehmen Beziehungen unserer Mitglieder und Gäste aufrecht zu erhalten. Erste Zusammenkunft am 10. d. M. Bei ungünstigem Wetter treffen wir uns im kleinen Saale des Kursalons.

Fallweise Ausflüge werden durch besondere Einladungen bekanntgegeben."

Der Schriftführer: *Insp. Taussig.*

Spende. Herr Oberrevident Georg Wittmann des T. A. B. hat aus Anlaß seiner 25jährigen Zugehörigkeit zum Klub der Fürsorgeaktion für im Kriege invalid gewordene Eisenbahner eine Spende von K 30 gewidmet, welche ihrer Bestimmung zugeführt wurde. Dem Spender wird hiemit der herzlichste Dank der Klubleitung ausgesprochen.

Zusammensetzung des Komitees 1917/18.

1. Administrationskomitee:

Obmann: Exzellenz Dr. Heinrich Ritter v. Wittek;
Obmannstellvertreter: Hofrat August Ritter v. Loehr;
Oberbaurat Emanuel Bittner;
Hofrat Friedrich v. Csatáry;
Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler;
Bahnoberkommissär Dr. Richard Malcher;
Oberinspektor Igo Poeschko;
Inspektor Maximilian Taussig;
Oberinspektor Felix Wilhelm.

2. Finanzkomitee.

Obmann: Hofrat Viktor Reiber;
Obmannstellvertreter: Hofrat August Ritter v. Loehr;
Hofrat Friedrich v. Csatáry;
Direktor-Stellvertreter Berthold Kriser;
Revident Adolf Nowak;
Zentralinspektor Anton Wenzl;
Kooptiert: Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen.

3. Zeitungsausschuß.

Obmann: Hofrat August Ritter v. Loehr;
Obersanitätsrat Dr. Andreas Bogdan;
Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler;

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.
Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.
Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Hofrat Friedrich v. Csatáry;
Oberbaurat Eduard Scheichl;
Inspektor Maximilian Taussig.

4. Statutenkomitee.

Obmann: Regierungsrat Emil Guisolan;
Obmannstellvertreter: Hofrat August Ritter v. Lochr;
Kais. Rat Oskar Bachrach;
Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler;
Oberingenieur Igo Poeschko;
Inspektor Maximilian Taussig.

5. Vortragskomitee:

Obmann: Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler;
Oberbaurat Emanuel Bittner;
Obersanitätsrat Dr. Andreas Bogdan;
Bahnoberkommissär Dr. Richard Malcher;
Ministerialkonzipist Dr. Otto v. Steyrer;
Inspektor Maximilian Taussig;
Oberinspektor Felix Wilhelm.

6. Benefizienkomitee:

Obmann: Inspektor Maximilian Taussig;
Revident Adolf Nowak;
Oberrevident Josef Renn;
Zentralinspektor Anton Wenzl;
Oberinspektor Felix Wilhelm.

7. Bibliothekskomitee:

Obmann: Oberstaatsbahnrat Dr. Johann Ritter v. Prunkul;
Bahnoberkommissär Dr. Richard Malcher;
Oberrevident Sigismund Rosenberg;
Inspektor Maximilian Taussig;
Kooptiert: Staatsbahnrat Dr. Leo Mauthner.

8. Geselligkeitskomitee:

Obmann: Oberinspektor Rudolf Mansch;
Obmannstellvertreter: Oberinspektor Felix Wilhelm;
Oberstaatsbahnrat Dr. Johann Ritter v. Prunkul;
Oberrevident Sigismund Rosenberg;
Staatsbahnrat Bernhard Stöger;
Inspektor Maximilian Taussig.

9. Exkursionskomitee.

Obmann: Staatsbahnrat Dr. Michael Epstein;
Bahnoberkommissär Dr. Richard Malcher;
Oberrevident Sigismund Rosenberg;
Ministerialkonzipist Dr. Otto v. Steyrer;
Staatsbahnrat Bernhard Stöger;
Inspektor Maximilian Taussig;
Oberinspektor Felix Wilhelm;
kooptiert: Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen.

Die Vervollständigung der Komitees erfolgt vor Beginn der Herbstsaison.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Nr. 596—IV—17/2 am 17. Mai 1917.

Betreff: Lieferungsausschreibung.

Bei den k. k. Staatsbahndirektionen Wien, Innsbruck, Villach, Pilsen, Krakau, Lemberg, Stanislau und der Betriebsleitung Czernowitz, der Nordbahndirektion, der Direktion für die Linien der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und der böhm. Nordbahn gelangen für das zweite Halbjahr 1917 die Lieferungen von verschiedenen Materialien im Konkurrenzwege zur Vergebung.

Die näheren Bedingnisse sind im Amtsblatte der kais. Wiener-Zeitung vom 20. Mai 1917 verlautbart und auch bei den betreffenden Direktionen zu erlangen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Personenverkehr.

Eröffnung des Eilschiffverkehres auf der Strecke Linz—Wien.

Der Eilschiffverkehr auf der Strecke Linz—Wien wird diesjährig mit erster Fahrt

von Wien nach Linz . . am 26. Mai und
„ Linz nach Wien . . „ 27. Mai

eröffnet und wie folgt abgewickelt:

Das Eilschiff fährt täglich

von Linz um 10^{30} vormittag ab und trifft in Wien um 6^{00} abends ein;
die Abfahrt von Wien erfolgt um 7^{00} früh,
die Ankunft in Linz um . . . 11^{00} nachts.

Vom 27. Mai bis auf weiteres erfolgt die Abfahrt des täglich auf der Strecke Passau—Linz verkehrenden Lokalschiffes von Passau statt um 4^{30} erst um 5^{30} früh.

Der Postschiffverkehr auf der Strecke Passau—Linz—Wien bleibt auch weiterhin unverändert aufrecht. Durch das um 3^{00} nachmittags von Passau zu Tal gehende Postschiff wird im Anschlusse an den um 9^{00} früh von Linz abfahrenden Postdampfer die erste, und durch den von Passau um 5^{30} früh abgehenden Lokaldampfer, welcher Anschluß an das um 10^{30} vormittags abgehende Eilschiff hat, die zweite tägliche Schiffsverbindung Passau—Linz—Wien hergestellt.

Die Eilschiffe, welche I. und II. Platz führen, können gegen Aufzahlung der für die betreffende Strecke bestehenden Gebührendifferenz auch mit für den Post- oder Lokalschiffverkehr gültigen Fahrkarten, ferner mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften benützt werden.

Fahrpläne und Auskünfte sind bei der Direktion in Wien und den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 24. Mai 1917.

Personenverkehr.

Eröffnung der wegen Hochwasser eingestellt gewesenen Station Fischamend.

Die wegen Hochwasser eingestellt gewesene Station Fischamend wird nunmehr wieder angelaufen.

Wien, am 23. Mai 1917.

Personenverkehr.

Die Station Orth wird vom 7. Mai l. J. bis auf weiteres bei günstigen Wasserstandsverhältnissen berg- und talfahrend auch durch das zwischen Wien und Budapest verkehrende Postschiff berührt.

Infolge der Wasserstandsverhältnisse wird an der Station Fischamend bis auf weiteres nicht gelandet.

Außerordentlich wohlschmeckend, ungemein kräftigend, appetitanregend, erzeugt raschest neues, gesundes Blut, eignet sich daher bestens nach großen Blutverlusten, also insbesondere für Verwundete.

Geschmackproben kostenlos von

J. Paul Liebe
Tetschen a. E.

Anton Nowak & Sohn
Herren-Schneider
Spezialist für Damen- und Sportkostüme
Wien, I., Elisabethstraße 1 (Ecke Kärntnerstraße 44)
Fernsprecher Nr. 3353.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 149
Reservefonds d. Anst.: K 8,596.431, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

Digitized by Google

Auf Grund der kaiserlichen Verordnung vom 4. VIII. 1914, R.-G.-Bl. Nr. 202, betreffend die Vornahme von Kreditoperationen zur Bestreitung der Auslagen für außerordentliche militärische Vorkehrungen aus Anlaß der kriegerischen Verwicklungen werden als

Sechste österreichische Kriegsanleihe

I. eine steuerfreie $5^1/_2\%$ amortisable Staatsanleihe

und

II. steuerfreie $5^1/_2\%$ am 1. Mai 1927 rückzahlbare Staatsschatzscheine ausgegeben.

Die **Subskription** beginnt am **10. Mai 1917** und wird **Freitag, den 8. Juni 1917, 12 Uhr mittags geschlossen. Zeichnungen** können bei dem **k. k. Postsparkassenamt, dessen Sammelstellen, sämtlichen Staatskassen** und **Steuerämtern** und **allen Banken** und **dessen Filialen** in **Österreich,** in **Bosnien** und der **Herzegowina** erfolgen.

TROTZ DES KRIEGES

Bad *Pöstyén* offen!

1. Alle **BÄDER** und Kuranstalten. 2. alle **HOTELS**, auch das prachtvolle Thermia Palace (mit den Bädern verbunden) stehen zur Verfügung. Pöstyéns naturheißer Schwefelschlamm heilt eben die am häufigsten vorkommenden Felddienstkrankheiten (Folgen von Verletzungen und Erkältungen, wie zum Beispiel Gelenksteifheit, Exsudate, Rheuma, Ischias, Gicht) mit größtem Erfolg. Normaler Bahnverkehr (von Wien 3 Stunden direkter Schnellzug). Prospekte Badedirektion Pöstyén (Pistyan).

Unsere Mitglieder erhalten die bisherigen bedeutenden Ermäßigungen. Näheres durch die Vereinsleitung.

A. LANNA

PRAG

Wasserbau- u. Bahnbau-Unternehmung

Kitson-Licht Ges. m. b. H.

Lampen- und Metallwarenfabrik

Spezialerzeugung: **Petroleum - Starklicht-Lampen für Innen- und Außenbeleuchtung**

von 100 bis 1000 Kerzen

Fernsprecher 31268 **WIEN, VII., Kandlgasse Nr. 23** Prospekte kostenlos

General-Versammlung der Metallzentrale-Aktiengesellschaft.

Am 31. März 1917 fand im Sitzungssaale der k. k. priv. Österreichischen Kredit-Anstalt für Handel und Gewerbe die zweite ordentliche Generalversammlung der Metallzentrale A.-G. statt.

Die Bilanz der Gesellschaft weist einen Reingewinn von K 1,773.850 58 aus. Von diesem Gewinne wurde entsprechend dem statutengemäß festgelegten gemeinnützigen Zwecke der Gesellschaft die Summe von K 1,388.026 39 dem k. u. k. Kriegsminister zur Verwendung für Kriegsfürsorgezwecke zur Verfügung gestellt. Der verbleibende Überschuß von K 385.824·19 zuzüglich des letzten Gewinnvortrages wird in der Weise verteilt, daß der ordentliche Reservefonds statutengemäß mit K 88.692·58 dotiert wird, den Aktionären eine 5prozentige Dividende, d. i. K 50.000, — überwiesen, ein Betrag von K 250.000 einer Kriegsverlustreserve zugeführt und der Restbetrag von K 47.455,33 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Die Metallzentrale-Aktiengesellschaft war auch in ihrem zweiten Geschäftsjahre bemüht, die Aufbringung von Kriegsmetallen, deren Nutzbarmachung und Konsumbereitschaft zu fördern. Insbesondere lenkte sie ihre Aufmerksamkeit auch auf den Ausbau von Metallen aus industriellen Unternehmungen und erzielte mit dieser Form der Metallbeschaffung außerordentlich günstige Resultate. Ein neuer bedeutender Zweig ihrer Tätigkeit war die Umarbeitung von Altmetallen sowie die Verrechnung und Kontrolle der in Österreich und Deutschland für das k. u. k. Kriegsministerium zur Verhütung gelangenden verschiedenen Vorprodukte von für Heereszwecke erforderlichen Metallen.

Die Metallzentrale unterstand in ihrer Tätigkeit fortlaufend der ständigen Kontrolle des k. u. k. Inspektorates der Technischen Artillerie, dessen auf genauer Kenntnis beruhenden Mitwirkung zur erfolgreichen Lösung der in mancher Hinsicht sehr schwierigen Aufgaben wesentlich beitrug.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in prächtigster Lage mit eigenem Park

Die Hotelverwaltung

Eisenwarenfabriken Čenkov

MORITZ ARNDT, Prag

Erzeugung von eisernen Baubeschlägen, Dauerbrand- und Blechmantelöfen. Eisenfässern, Schwellenschrauben

Gegründet 1865 **Gummifabriken** Gegründet 1865

SCHNEK & KOHNBERGER

Zentrale: WIEN, I., BIBERSTRASSE Nr. 14

Fabriken: Odrau (Schlesien), Kreuzberg (Böhmen), Josefsthal b. Bensen

Gummischläuche jeder Art, technische Gummiwaren, Dichtungsplatten, Isolierband usw. usw.

Digitized by Google

Dobrzaner Schamotte- Kaolin- und Werke A.-G.

Direktion PILSEN.

Schamottesteine jeder Form und Größe in zweckentsprechenden Qualitäten f. Hochöfen, Stahlöfen, Koksöfen, Kupolöfen, Schweißöfen, Zement-Glasöfen usw.
Spezialqualität: Dob Drei Stern.

Dinassteine Spezialmarke **SIEMAR.**

Fußbodenplatten größter Härte **DOB GRANIT.**

Glasierte Wandplatten in jeder Farbe.

Quarzsande sortiert in jeder Körnung für Sandstrahlgebläse, Herdsand, Sande für Glasindustrie, Eisenbahnbedarf.

Kaolin feinst geschlemmt, naturweiß, für Papier-Fabrikation, chemische Industrie usw.

BLAU & Co., WIEN

Werkzeug- und Werkzeugmaschinenfabrik

XX., Hellwagstraße 4-8 :-: I., Wallfischgasse 12

Fabrikation:

Präzisions-Werkzeuge, Bohrmaschinen, Schleifmaschinen

Wiederverkauf:

Drehbänke, Fräsmaschinen, Hobelmaschinen, Radialbohrmaschinen, Bohr- u. Fräswerke usw.

Preßluftwerkzeuge und ganze Anlagen

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 9/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Lichtwerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preß uftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Regulervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Gegründet 1873. Gegründet 1873.

Bau-Unternehmung

N. RELLA & NEFFE

konz. Baumeister ◇ Ingenieur-Bureau

Zentrale: **WIEN, IX.,** Zentrale:

ZIMMERMANNGASSE NR. 12.

Filialen: Aussig, Karlsbad, Mähr.-Ostrau, Laibach, Lemberg, Triest.

Haus für Ungarn: Rella N. és unokaöcse épit. vall. R. T., BUDAPEST, IV., Vilmos Császár-ut 7.

Beton und Eisenbeton: Hoch- und Tiefbauten, Industrieanlagen, große Hallen, Brücken, Pfähle nach eigenen Systemen. Städtekanalisation, Talsperren, Wasserkraftanlagen.

LIMAN & PETZOLD

WIEN, XII., Pottendorferstraße 19

Fabrik für Bahnbedarf und Eisenbau

„FOX-ALL" Hochdruck-Dichtungsplatten

Alleinige Lieferanten

POPPER, FISCHL & Co., Wien

II/1. Lichtenauergasse 1.

Steirische

Gußstahlwerke A.-G.

Zentrale: Wien, VI., Gumpendorferstraße 15

Werke: Judenburg, Steiermark.

Werkzeugstähle in vorzüglicher Qualität und in allen Härtegraden für jeden Verwendungszweck. ooo
Schnelldrehstähle von höchster Leistungsfähigkeit. ooo
Konstruktionstähle für Maschinen- und Autobau. ooo
Schmiedestücke, roh und bearbeitet. ooo
Gesenkschmiedestücke in tadelloser Ausführung. ooo
Autofedern von unerreichter Güte. ooo

Digitized by Google

A. Fross- Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge
WIEN, XX/1,

Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge,
Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen,
Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österreichischen internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon".

Stefan v. Götz & Söhne

WIEN, XX/1., Nordwestbahnstraße 53.

Zweigniederlassung:
PRAG, VII., Bubnaerstraße Nr. 37.

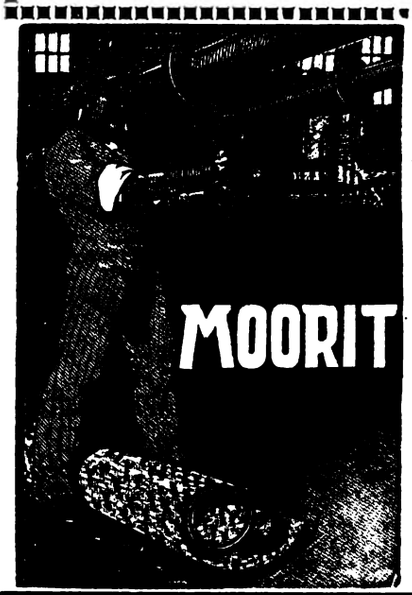
Eisenbahn-Sicherungsanlagen,
mechanisch und rein pneumatisch. Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe. Patent-Weichensperren.

Hand u. Zugschranken mit u. ohne Vorläutesicherung.

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- u. Betriebsdienst. Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

FERNSPRECHER: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.



Der intelligente Maschinist

verwendet für seine Dichtungen
nur

Erstklassiges Dichtungsmaterial

in Platten und Ringen, für höchste Dampfspannungen, Temperaturen und überhitzten Dampf etc.

Muster und Prospekte gratis.

JOSEFSTHALER GUMMIFABRIK. WIEN IX/4, Alserbachstraße 11.

Erzeugung sämtlicher technischer Gummiartikel für alle Zwecke der △ Industrie, für Eisenbahn- und Schiffahrtsgesellschaften. △

M. Á. G.

Ungarische Allgemeine Maschinenfabrik A. G.

Magyar Általános Gépgyár Részvénytársaság

Automobile, Flugzeuge
Flugmotoren, Motorpflüge

Lizenzen:
Fokker u. Austro-Daimler.

Budapest, VI., Váczi ut 141.
□ Budapest-Mátyásföld. □

Georg Zugmayer & Söhne

Fabrik: Waldegg, N.-Ö.
Komptoir: Wien, I., Bräunerstraße 10

liefern in bester Qualität: Kupferplatten für Feuerbüchsen (bis 3200mal 10.000 mm). Siederohrstutzen und Kupferrohre ohne Naht. Kupfer-, Voll- und Lochstangen. Kupferdraht, rund und gekehlt. Kupferbleche in allen Dimensionen. Kupfernieten, Beilagscheiben, Aluminiumbleche u. m. a. Raffination von Alt- und Abfallkupfer auf Walz- und Guß-Raffinade-Kupfer.

K. k. priv. Erste Florids- dorfer Tonwaren-Fabrik

Lederer & Nessényi Akt.-Ges.

Floridsdorf u. Wien, I. Operngasse 14.

Offerieren in bester Qualität billigst:

Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort-, Kanal-, Luft-, Wein-, Säure-, Petroleumleitungen, Durchlässe usw. Schornsteinaufsätze und Deckplatten, Apparate und Gefäße für chemische und fabriktechnische Zwecke, Rauchröhren für Lokomotiv-Heizhäuser, Rinnen aller Art.

Kanalsohlen-Auskleidungen, Klinker- und Mosaikplatten zur Pflasterung von Gängen, Küchen, Trottoirs, Höfen, Stallungen usw., Ausgüsse und Pissoirs, Schamotteziegel. Mörtel, Platten, Formsteine usw. Badewannen und Fliesen, glatt u. dessiniert.

Übernahme kompletter Rohr-Kanalisierungen und Pflasterungen.

Preiskurant, Dessinblätter und Voranschläge auf Wunsch gratis und franko.

Gesellschaft für elektrische Industrie A.-G.
Wien, I., Volksgartenstraße 3.

Elektromotoren, Dynamomaschinen, Transformatoren, Installationsmaterial.
Einrichtung von elektr. Licht- und Kraftzentralen usw.
Zweigbüros in Brüx, Graz, Klagenfurt, Leoben.
Fabrik in Welz bei Graz.

Für die Geschäftsanzeigen verantwortlich die Verwaltung der Österreichischen Eisenbahnzeitung, Wien, I., Nibelungengasse Nr. 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

ÖSTERREICHISCHE

Eisenbahn-Zeitung

Schriftleitung und Verwaltung:
Wien, I., Nibelungengasse Nr. 3
Fernsprecher Nr. 355
Postsparkassenkonto der Verwaltung: Nr. 6245
Postsparkassenkonto des Klub: Nr. 50.698
Beiträge werden nach dem vom Zeitungsausschuß festgesetzten Tarife :-: bezahlt. :-:

ZEITSCHRIFT DES KLUB ÖSTERREICHISCHER EISENBAHN- UND SCHIFFAHRTS-BEAMTEN

Erscheint bis auf Weiteres am 1. u. 15. jeden Monats

Bezugspreis einschl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10, halbjährig K 5
für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6
im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10
Bezugstelle für den Buchhandel: **Waldheim, Eberle A.-G., Wien, VII. Seidengasse Nr. 3—9**
Einzelne Hefte 40 Heller

Heft 12 · **Wien, den 15. Juni 1917** · **XL. Jahrgang**

Varta-Accumulatoren

für Gleichstrom-Sicherungs-Anlagen u. Telegraphenbetrieb

Stromquelle für Flügelkupplungen, Sperrfelder, elektr. Tastensperren, Spiegelfelder, Preßgasvorsignalanlagen, Zählwerke etc.

OESTERREICHISCHE VARTA-ACCUMULATOREN Gesellschaft m. b. H.

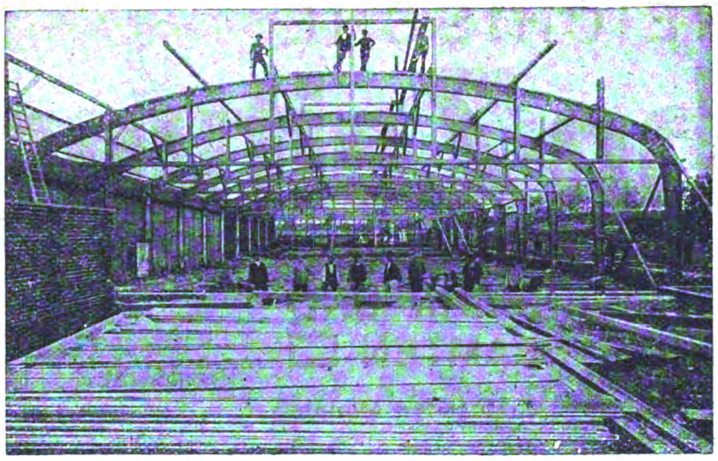
WIEN, IV. WAAGGASSE 17/19.

Spezialfabrik für moderne

Schnelldrehbänke

Werkzeugmaschinenfabrik
Arno Plauert
Warnsdorf in Böhmen.

Digitized by Google



Montagehalle für Eisenbahn- und Militärbedarf.

Hetzer's neue Holzbauweisen.

Ausführung freitragender Hallen- und Dachkonstruktionen jeder Spannweite und Form.

Projekte, Kostenanschläge und Ingenieurbesuch kostenlos.

Bauindustrie

Gesellschaft für Baubedarf u. Bauausführung.

Wien, I., Stock-im-Eisenplatz 3/4

Fernsprecher: 4871, 7187.

AUSTRO DAIMLER

POLDISTAHL

Werkzeugstahl, Konstruktionsstahl, Schmiedestücke, Achsen u. Federn für Waggons und Lokomotiven.

POLDIHÜTTE

Generaldirektion und Kaufmännische Direktion
WIEN, III. INVALIDENSTRASZE 5-7

Zentralverkaufsbüro **WIEN** III. Dilscheinergasse 1

Zentralverkaufsbüro **PRAG** II. Mariengasse 55

SCHIESSL & Co.,

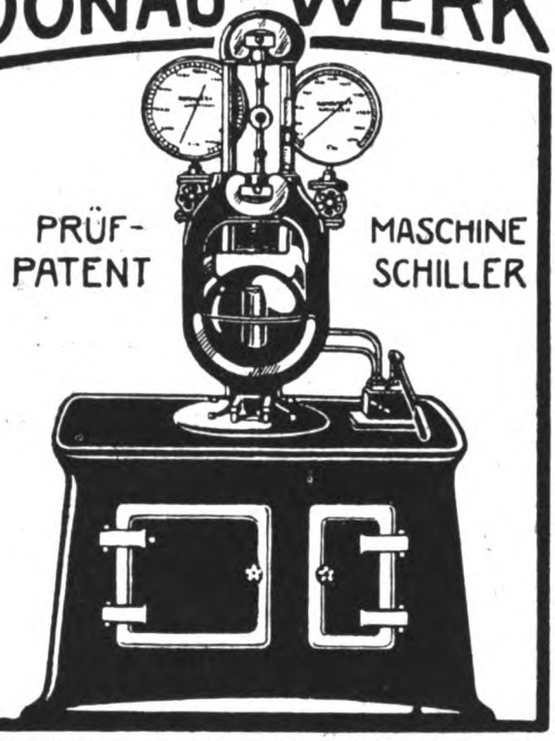
WIEN, VI.,
GUMPENDORFERSTRASSE 15

ooo

Werkzeuge und Meßinstrumente
für Eisenbahn-Werkstätten
Bahnerhaltung und Bahnbau.

Digitized by Google

DONAU-WERK



ERNST KRAUSE & Co

PRAG II · WIENXX$_2$ · BUDAPEST V

Oesterreichische

Brown Boveri-Werke A.-G.

WIEN

X. Gudrunstraße 187.

Elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungsanlagen, Dynamos und Motoren aller Größen und Spannungen für Gleichstrom, Drehstrom und Wechselstrom, Turbogeneratoren, Transformatoren, Spezialmotoren für verschiedenste Zwecke, wirtschaftlichster Antrieb von Ringspinnmaschinen, Antrieb von Papiermaschinen usw., elektrische Personen- und Lastenaufzüge, elektrisch betriebene Krane und Kranausrüstungen, elektrisch betriebene Pumpen und Kompressoren, Förderanlagen, Walzwerksantriebe usw., Gleichstrom- und Wechselstrom-Bahnen normal- oder schmalspurig für Personen- oder Lastenbeförderung, Bergbahnen, Grubenbahnen, elektrische Lokomotiven, Grubenlokomotiven, Trambahnwagenausrüstungen, elektrische Zugsbeleuchtungen nach eigenem, bestbewährtem System, Eisenbahnsicherungsanlagen usw.

Vertretungen und Ingenieurbureaux:

Brünn, Graz, Linz, Mähr.-Ostrau, Mähr.-Schönberg, Prag, Reichenberg Teplitz, Triest.

G. WINIWARTER

Blech- und Bleiwaren-Fabrik

WIEN, I. GETREIDEMARKT 8

Fabrik in Gumpoldskirchen (Niederösterreich)

Niederlage: Budapest, VI., Vilmos csász

ERZEUGT UND LIEFERT BILLIGST:

Bleirohre, Bleibleche, Bleiapparate, Hartbleiarmaturen, Blei-, K. k. priv. verzinkte Hilgersche Dachpfannen, System Flers, bestes und leichtestes Eindeckungsmaterial, für alle Arten Dächer wendbar. Bleiplomben, Bleisiphons, Bleidraht usw.

Zinnrohre, Zinnbleche, Zinndraht usw. Verzinkte, verbleite und verzinnet. Eisenbleche. Verzinkte und verzinnte Eisendrähte. Zinkblech, Kupferblech Weißblech, Lotzinn, Lagermetall usw.

Spezialität: Verzinkte und schwarze Well- und Trägerwellbleche für Eindeckungen, freitragende Dächer, feuersichere Wände und Türen, Brücken-, Decken- und Stiegenkonstruktionen usw.

Österreichische Bahnbau- und Industrie-Gesellschaft m. b. H.

, VIII., Albertgasse 34 Fernruf 23301

n-Adresse: Telefon-Austrobahnbau

Bau von normal- und schmalspurigen Gleisanlagen unter Garantie behördlicher Übernahme.

SKODAWERKE A.-G.

IN PILSEN.

Stahlformguß jeglicher Form bis zu den größten Abmessungen und Gewichten in zweckentsprechender Qualität. Roh oder bearbeitet.

Spezialartikel: Dynamostahl von höchsterreichbarer, magnetischer Eigenschaft. Massenschwungräder bis zu 150 m Umfangsgeschwindigkeit. Schiffs-Steven und Ruder. Turbinenteile. Hunteräder und Radsätze für Bergwerke und Feldbahnen. Hartstahl von höchsterreichbarer Härte und Zähigkeit für Hartzerkleinerung und Zementfabrikation.

Schmiedestücke aus Siemens-Martin-, Nickel- und Spezialstahl bis zu den größten Abmessungen und Gewichten.

Spezialartikel: Hohlgeschmiedete Turbinenteile, Schiffswellen und Kurbelwellen usw.

Eisenbahnmaterial: Radreifen, Achsen und Räderpaare für Lokomotiven und Waggons, Radsterne, Herzstücke.

Zahnräder und Kammwalzen mit gegossenen und gefrästen Zähnen. Einfache u. mehrfache Winkelzahnräder.

Digitized by Google

Dobrzaner Schamotte- Kaolin- und Werke A.-G.

Direktion PILSEN.

Schamottesteine jeder Form und Größe in zweckentsprechenden Qualitäten f. Hochöfen, Stahlöfen, Koksöfen, Kupolöfen, Schweißöfen, Zement-Glasöfen usw.
Spezialqualität: Dob Drei Stern.

Dinassteine Spezialmarke **SIEMAR.**

Fußbodenplatten größter Härte **DOB GRANIT.**

Glasierte Wandplatten in jeder Farbe.

Quarzsande sortiert in jeder Körnung für Sandstrahlgebläse, Herdsand, Sande für Glasindustrie, Eisenbahnbedarf.

Kaolin feinst geschlemmt, naturweiß, für Papier-Fabrikation, chemische Industrie usw.

Alpenländische Drahtindustrie

F. Jergitsch' Söhne

WIEN
I. Friedrichstraße 4
neben Opern-Kino
Fernspr. 7480
FABRIKEN IN
WIEN, XI. Brambillagasse 11
GRAZ, Wienerstraße Nr. 186
KLAGENFURT.

Illustrierte Kataloge gratis.

OESTERREICHISCHE
BAUGESELLSCHAFT
für
VERKEHRS- U. KRAFTANLAGEN
vormals
ALB. BUSS & CIE.
WIEN
VIII. ALSERSTRASSE NR. 35

TELEGRAMM-ADRESSE: TIEFBAU WIEN.
FERNSPRECHER NR. 37502

Ausführung von Wasserkraftanlagen, Elektrizitätswerken, Fernleitungen bis zur vollständigen Inbetriebsetzung nach eigenen Plänen. Pneumatische Fundationen von Brücken und Wehren, Trocken- und Naßbaggerungen. Beton- und Betoneisenkonstruktionen. Industrie- und Feldbahnen. Tiefbauten in den schwierigsten Verhältnissen. Ausführung von Eisenkonstruktionen aller Art, namentlich große Schützenbrücken, Maste usw. in eigenen Werkstätten. Begutachtung und Projektierung von Ingenieurarbeiten.

ED. AST & Co.

HOCHBAU
UND
TIEFBAU

WIEN, IX.
LIECHTENSTEINSTRASSE 41

Allgemeine
Baumaschinen-Gesellschaft m. b. H.
Wien, VIII/2, Laudongasse 55 E
liefert sofort:
Beton- und Mörtelmischer
ö. P. — U. P. — D. R. P.

Beton- und Mörtelmischer.

Bauaufzüge für jede Last.
Benzin-Friktionswinden,
Zementsteinmaschinen.

K. k. priv. Erste Florids- dorfer Tonwaren-Fabrik
Lederer & Nessényi Akt.-Ges.
Floridsdorf u. Wien, I. Operngasse 14.

Offerieren in bester Qualität billigst:

Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort-, Kanal-, Luft-, Wein-, Säure-, Petroleumleitungen, Durchlässe usw. Schornsteinaufsätze und Deckplatten, Apparate und Gefäße für chemische und fabriktechnische Zwecke, Rauchröhren für Lokomotiv-Heizhäuser, Rinnen aller Art.

Kanalsohlen-Auskleidungen, Klinker- und Mosaikplatten zur Pflasterung von Gängen, Küchen, Trottoirs, Höfen, Stallungen usw., Ausgüsse und Pissoirs, Schamotteziegel. Mörtel, Platten, Formsteine usw. Badewannen und Fliesen, glatt u. dessiniert.

Übernahme kompletter Rohr-Kanalisierungen und Pflasterungen.

Preiskurant, Dessinblätter und Voranschläge auf Wunsch gratis und franko.

Aktiengesellschaft für Bauunternehmungen
WESTERMANN & COMP.
WIEN, I., DOROTHEERGASSE 7
Telegrammadresse: Westermanncomp.
Durchführung aller Arten Bauausführungen. Hoch-, Tief-, Eisenbetonbauten, Fundierungen usw.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 12. Wien, den 15. Juni 1917. XL. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig M 12, halbjährig M 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig F 20, halbjährig F 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Neuerungen in der österreichischen Krankenversicherung. (Fortsetzung zu Nr. 10.) — Eisenbahn und Kraftwagen. Vortrag vom k. k. Reg. Rat Leopold Ritter von Stockert. (Schluß). — Schiffahrt: Österreichischer Arbeitsausschuß für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Elbe-Oder—Donau. Errichtung einer bulgarischen Dampfschiffahrtsgesellschaft. Denkschrift der Handels- und Gewerbekammer für Oberösterreich und der Gemeindevertretung Linz über die Ausgestaltung der oberen österreichischen Donau und die Herstellung einer Wasserstraße zwischen der Moldau und Donau über Budweis nach Linz. (Auszug.) Zum Bau der deutschen Großschiffahrtsstraße. — Verschiedenes: Die Einnahmen der kgl. ungarischen Staatsbahnen im April. Selbsttätige Vorrichtung zum Aus- und Einladen der Post vom fahrenden Zuge aus. Die Deutschen Eisenbahnen im Kriege. — Buchanzeigen: Handbuch des Telephon- und Telegraphendienstes. — Klubnachrichten. — Geschäftanzeigen.

Zur gefälligen Beachtung!

Jene Klubmitglieder, welche die „Neue Freie Presse“ und das „Neue Wiener Tagblatt“ durch das Klubsekretariat zu ermäßigtem Preise beziehen, werden gebeten, die Erneuerung des Bezugsrechtes unter gleichzeitigem Erlag des Bezugspreises bis zum 28. jenes Monats, in welchem das Bezugsrecht endet, im Klubsekretariate anzumelden.

Die bisherige Übung, daß die betreffenden Zeitungen vom Klubsekretariate, ohne den Erneuerungsauftrag abzuwarten, bestellt und bezahlt wurden, muß ausnahmelos abgestellt werden, weil hieraus Unzukömmlichkeiten erwachsen sind, und der Klubkasse zur Bestreitung der Bezugsgebühren namhafte Beträge entnommen werden mußten, die zum Teile erst spät zurückerstattet wurden.

Nach obigem Zeitpunkte kann für den kommenden Monat oder Vierteljahr ein Erneuerungsauftrag oder eine Neubestellung nicht mehr angenommen werden, weil dies eine täglich mehrmalige Zusendung der Diener in die Zeitungsverwaltungen verursachen würde, wofür die vorhandene Dienerschaft nicht ausreicht.

Neuerungen in der österreichischen Krankenversicherung.

(Fortsetzung zu Heft 10.)

8. Im 1. Absatze des § 6 a wird bestimmt, daß Änderungen in der Lohnklasse, die später als 4 Wochen vor Beginn der Krankheit oder während dieser eintreten, für diese Krankheit bei Bestimmung der Höhe des Krankengeldes nicht maßgebend sind.

Diese Bestimmung soll willkürliche Einflüsse auf die Bemessung des Krankengeldes möglichst hintanhalten und namentlich erschweren, daß die Anmeldung von Lohnklassenänderungen lediglich in der Absicht auf Erlangung höherer Unterstützungsansprüche geschieht.

Die folgenden Absätze des bezogenen § 6 a regeln die Berechnung der Krankenunterstützungsdauer bei Erkrankungen, bei denen Arbeitsunfähigkeit erst in einem späteren Zeitabschnitte eintritt sowie bei Krankheiten, in deren Verlauf Arbeitsunfähigkeit und Arbeitsfähigkeit abwechselnd hervortreten. Es wird nämlich bestimmt, daß in die Krankenunterstützungsdauer (26 Wochen) die dem Beginne der Arbeitsunfähigkeit etwa vorangegangene Krankheitszeit, während welcher nicht das Krankengeld, sondern nur Krankenpflege (ärztliche Behandlung, Heilmittel) gewährt wurde, nicht einzurechnen ist und daß eine neuerliche Arbeitsunfähigkeit infolge einer Krankheit, für die bereits Krankengeld gewährt wurde, nur dann für die Berechnung der Krankenunterstützungsdauer als Fortsetzung dieser Krankheit anzusehen ist, wenn sie nicht später als 8 Wochen nach der Einstellung des Krankengeldbezuges eintritt.

Die letzte Bestimmung war bereits in den Satzungen der Krankenkasse der k. k. Staatsbahnen sowie fast aller übrigen Krankenassen enthalten, weil sie auch in den auf Grund des geltenden Gesetzes im Jahre 1888 hinausgegebenen „Musterstatuten“ für die Abfassung der Satzungen der Krankenkassen vorgesehen war. Allein diese Bestimmungen konnten sich auf eine gesetzliche Vorschrift nicht stützen und sie wurden deshalb auch mehrmals vom Verwaltungsgerichtshofe als rechtsunwirksam erklärt. Nunmehr haben sie in der Novelle eine rechtliche Unterlage gefunden.

9. Auch § 6 b soll eine vielfach empfundene Lücke des geltenden Krankenversicherungsgesetzes ausfüllen. Dieser Paragraph bestimmt: „Als erster Krankheitstag gilt im allgemeinen der Tag der Krankmeldung. Für Zeiträume vor diesem Tage ist, sofern sie mehr als 2 Wochen zurückliegen, die Krankenunterstützung überhaupt nicht, sonst aber nur dann zu gewähren, wenn der Versicherte an der rechtzeitigen Meldung verhindert war und den früheren Beginn der mit Arbeitsunfähigkeit verbundenen Krankheit und der ärztlichen Behandlung in zweifelloser Art nachweist.“

Hiedurch wird zunächst in Berücksichtigung diesfälliger Wünsche aus Krankenkassekreisen eine den bisherigen Gepflogenheiten entsprechende Grundlage für die Ermittlung des Beginnes der Krankheit (des

Digitized by Google

ersten Krankheitstages) geschaffen, ferner wird eine Verjährungsfrist für die Geltendmachung von Krankenunterstützungsansprüchen festgesetzt.

10. Die §§ 6 c bis 6 g sind der Regelung der Ärztefragen gewidmet. Von diesen Bestimmungen findet auf die Krankenkassen der Privat- und Staatsbahnen nur der § 6 c Anwendung (vergl. Art. VII., Abs. 5, der Novelle). Deshalb wollen wir nur diesem Paragraphen unsere Aufmerksamkeit widmen.

Das geltende Krankenversicherungsgesetz beschränkt sich auf die Vorschreibung, daß die Kassen ihren Mitgliedern die ärztliche Hilfe (einschließlich des geburtshilflichen Beistandes) sowie die erforderlichen Heilmittel und die sonstigen therapeutischen Behelfe gewähren müssen, ohne über die Beschaffung dieser Kassenleistungen irgendwelche nähere Bestimmungen zu treffen, auch nicht über die zur Sicherung der ärztlichen Hilfe erforderlichen Einrichtungen, hinsichtlich deren daher gegenwärtig den beiden in Betracht kommenden Teilen, nämlich den Krankenkassen einerseits, der Ärzteschaft andererseits, völlig freie Hand gelassen ist. Bei dieser Sachlage kommt derzeit alles darauf an, daß die beiden Teile tatsächlich zu Vereinbarungen gelangen, welche den Versicherten die Erreichung der ärztlichen Hilfe verbürgen. Dies ist auch bisher fast immer gelungen, allerdings unter Umständen, die nach Ansicht der Vertreter der Ärzteschaft die Opferwilligkeit der Ärzte meist auf eine harte Probe stellen. Die Arbeitskraft der Kassenärzte werde, wie von dieser Seite geltend gemacht wird, häufig allzustark in Anspruch genommen, die Entlohnung hiefür sei aber eine ganz unzulängliche, wozu noch das Unterordnungsverhältnis unter die aus Arbeiter- und Gewerbetreibendenkreisen zusammengesetzten Krankenkassenvorstände komme, welche für die akademisch gebildete Ärzteschaft manche Unzuträglichkeiten mit sich bringe. Man müsse zu dem System der freien Ärztewahl — sagen die Ärzte — übergehen, das allein den Interessen der Ärzteschaft entspreche, aber auch für die Versicherten günstig sei, da es dem Erkrankten die Möglichkeit eröffne, sich stets an den sein Vertrauen genießenden Arzt zu wenden, worin überdies ein nicht zu unterschätzender Heilfaktor gelegen sei.

Demgegenüber heben die Krankenkassen in erster Reihe die ihnen obliegende Rücksicht auf die Erhaltung ihres wirtschaftlichen Gleichgewichtes hervor, für die beitragspflichtigen Arbeitern nicht allzu schwere Opfer zugemutet werden dürfen. Diese Rücksicht gebiete größtmöglichste Sparsamkeit auch bei Einrichtung des ärztlichen Dienstes. Die freie Ärztewahl erheische aber, wie durch Hinweis auf Einzelfälle, nämlich im Deutschen Reiche darzutun versucht wird, übermäßig hohe Kosten, nicht nur wegen Steigerung der Ausgaben für ärztliche Gehalte, sondern auch wegen der damit verbundenen bedeutenden Erhöhung der Ausgaben für Krankengeld. Der frei gewählte Arzt des Vertrauens sei nämlich in dem Bestreben, sich dieses „Vertrauen" zu erhalten, gegenüber Krankheitsvorschützungen oder -übertreibungen im allgemeinen eher zur Nachsicht geneigt, als der nicht von den Kranken, sondern von den Kassen bestellte, ohne Rücksicht auf Einzelleistungen bezahlte Kassenarzt.

An diesem tiefgehenden Interessengegensatz zwischen den Krankenkassen und den Ärzten, welcher bald nach der Einführung der Krankenversicherung in Österreich (und auch in Deutschland) zutage getreten ist und im Laufe der Zeit sich immer mehr verschärft hat, konnte eine vorschauende Gesetzgebung nicht achtlos vorübergehen. Demzufolge widmet die Novelle dieser Frage den oberwähnten Abschnitt, indem sie einen Mittelweg einschlägt. In § 6 c bringt sie zunächst in Übereinstimmung mit der geltenden Gesetzgebung das Selbstbestimmungsrecht der Krankenkassen auf dem Gebiete der ihnen obliegenden Vorsorge für die Beschaffung der ärztlichen Hilfe und der Heilmittel zum Ausdrucke und knüpft daran lediglich die auch jetzt bestehende selbstverständliche Bedingung, daß diese Vorsorge eine ausreichende ist. Die Frage, die auf Grund der bisherigen Gesetzgebung Gegenstand vieler Streitigkeiten bildete, die den Verwaltungsgerichtshof beschäftigt haben, nämlich ob die Kasse berechtigt ist, eine Vergütung für fremdärztliche Hilfe abzulehnen, ist hier ebenfalls durch eine deutliche Bestimmung entschieden. Die Novelle gestattet nämlich den Kassen anzuordnen, daß sich die erkrankten Mitglieder an bestimmte Ärzte zu wenden haben und daß die Bestreitung der durch Inanspruchnahme anderer Ärzte erwachsenden Kosten, von dringenden Fällen abgesehen, von der Kasse abgelehnt wird. Hinsichtlich der Ärztefrage läßt die Novelle sowohl die festangestellten Kassenärzte als auch die freie Ärztewahl zu.

In den weiteren, erwähntermaßen das Gebiet der Eisenbahnkrankenkassen nicht bindenden Bestimmungen der §§ 6 d bis 6 g wird der schriftliche Vertrag zwischen Ärzten und Krankenkassen vorgeschrieben, die Einrichtung der sogenannten Rahmenverträge zugelassen, für die Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten zwischen Ärzten und Krankenkassen werden „Einigungskommissionen" eingeführt und zur Entscheidung über strittige Ansprüche aus dem Vertragsverhältnisse zwischen einer Kasse und einem Arzte, besonders für diesen Zweck zusammengesetzte Senate der Schiedsgerichte der Arbeiterunfallversicherungsanstalten berufen. Eine sehr wichtige Bestimmung, die in die hier behandelte (die Eisenbahnkrankenkassen nicht berührende) Gruppe gehört, ist die des 2. Absatzes des § 6 c, wonach den Krankenkassen, bei denen mangels vertraglicher Regelung die Besorgung des kassenärztlichen Dienstes nicht sichergestellt ist, die politische Landesbehörde gestatten kann, der Verpflichtung zur Gewährung ärtzlicher Hilfe durch Erhöhung des Krankengeldes, und zwar mindestens um 75 h täglich, zu entsprechen.

11. Gleichwie nach dem geltenden Gesetze soll auch nach der Novelle einerseits eine Ausdehnung, andererseits unter gewissen Umständen eine Beschränkung der Mindestleistungen der Versicherung zulässig sein. Solche Mehrleistungen oder Beschränkungen bleiben der

Digitized by Google

satzungsmäßigen Bestimmung innerhalb der im Gesetze gezogenen Grenzen durch die Krankenkassen überlassen und werden auch von den Krankenkassen der Eisenbahnen- und Staatsbetriebe beachtet werden müssen, wiewohl sie formell für sie nicht bindend sind. (§§ 52 und 53 K. V. G.)

Die zulässigen Mehrleistungen sind in den §§ 9, 9 a und 9 b vollzählig angeführt, § 9 c bestimmt das Maß der zulässigen Beschränkungen.

a. Zulässige Mehrleistungen:

α) Das tägliche Krankengeld kann in der 1. Lohnklasse bis auf 80 h (also um 20 h mehr) in den übrigen Lohnklassen bis auf 90% der unteren Tagesverdienstgrenze der Lohnklasse, jedoch nicht über K 5·50 erhöht werden. Zum Beispiel: In der 7. Klasse mit Lohngrenzen K 3·75 K 4·50 beträgt das festgesetzte Krankengeld K 2·50 also 60·66% des arithmetischen Durchschnittes der beiden äußersten Lohnsätze, das ist h 412·50. Das Krankengeld von 90% der unteren Grenze von K 3·75 beträgt K 3·375, das ist also dasselbe wie 80·18% von h 412·50. Es kann also gesagt werden, daß durch die Satzungen das vorgeschriebene Krankengeld von 60% auf 80% des Mittellohnes erhöht werden kann. Das geltende Gesetz ließ eine Erhöhung von 60% auf 75% des Lohnes zu. Die Krankenkasse der k. k. Staatsbahnen hat den Krankengeldsatz für kinderlose mit 60 % und für Kinder besitzende Mitglieder mit 70% des Lohnes bestimmt. Um dieses Verhältnis weiter aufrechtzuerhalten, müßte sie die Krankengelder für Kinder besitzende Mitglieder mit folgenden Beträgen in den einzelnen Klassen von 1 bis 11 bestimmen: 70 h (60 h)*), K 1·05 (0·90), 1·40 (1·20), 1·75 (1·50), 2·10 (1·80), 2·45 (2·10), 2·88 (2·50), 3·50 (3·00), 4·20 (3·60); 4·90 (4·20), 5·81 (5·00).

β) Das Begräbnisgeld kann bis auf das 45-fache des durchschnittlichen täglichen Arbeitsverdienstes erhöht werden. Diese Bestimmung wird bei den Krankenkassen der Eisenbahnen und insbesondere bei der Krankenkasse der k. k. Staatsbahnen kaum eine Beachtung finden, da schon die gesetzlichen Mindestsätze, sofern sie praktisch in Anwendung kommen können, ohnehin höher sind, als die von diesen Kassen bis jetzt gewährten Beerdigungskostenbeiträge.

γ) Für Versicherte, deren Arbeitsverdienst K 9 täglich übersteigt, kann eine Sonderklasse mit einem täglichen Krankengelde von K 6 eingeführt werden. Die Benützung dieser rechtlichen Möglichkeit würde bei den k. k. Staatsbahnen eine Erhöhung der Beiträge und daher die Stärkung der Krankenkasse bewirken. Für Bedienstete würde sie kaum einen Vorteil bedeuten, da die in einem hohen Verdienste stehenden Bediensteten fast durchwegs als endgiltig Angestellte während der Krankheit an Stelle des Krankengeldes ihre ständigen Bezüge aus den Betriebsmitteln genießen und daher für sie die Erhöhung des Krankengeldes, diese wichtigste Wirkung einer Lohnklassenerhöhung nicht von Vorteil sein kann. Vom sozialethischen Gesichtspunkte könnte die Einführung dieser Klasse gleichwohl gutgeheißen werden, sobald die Krankenkasse sonst wirtschaftlich leidend wäre und ihre Abgänge schlechter besoldete niedere Bedienstete durch Beitragserhöhungen decken müßten.

δ) Die Dauer der Krankenunterstützung kann allgemein oder für Versicherte mit einer längeren Mitgliedschaftsdauer über 26 Wochen hinaus bis zu einem Jahr ausgezahlt werden. Diese Bestimmung bedeutet keine Neuerung. Sie war auch im alten Krankenversicherungsgesetze (§ 9) enthalten; allerdings Verlängerung über die 20. Woche hinaus und von ihr haben bereits die Krankenkassen der Eisenbahnen und insbesondere der k. k. Staatsbahnen einen reichlichen Gebrauch gemacht. (Bei der Krankenkasse der k. k. Staatsbahn beträgt die Krankenunterstützungsdauer nach einer mehr als zweijährigen Mitgliedschaft 40 Wochen und nach mehr als fünfjähriger Mitgliedschaft 52 Wochen.)

ε) Das Krankengeld kann auch an solche weibliche Versicherte gewährt werden, die sich im letzten Stadium der Schwangerschaft befinden und die Dauer der Leistung von Stillprämien auf 26 Wochen verlängert werden. Vgl. oben unter 6.

η. In häuslicher Pflege verbliebenen Erkrankten oder Wöchnerinnen kann mit ihrer Zustimmung geschultes Pflegepersonal beigestellt, Wöchnerinnen mit ihrer Zustimmung Pflege in einem Wöchnerinnenheime oder in einer ähnlichen Anstalt gewährt werden. In diesen Fällen ist die Anrechnung der entfallenden Kosten auf das Krankengeld bis zu dessen Hälfte zulässig.

ϑ) Durch die Satzungen kann weiters (laut § 9 a der Novelle) die sogenannte Familienversicherung eingeführt werden, das ist die Gewährung der Krankenpflege, von Begräbnisgeldern und von Wöchnerinnenunterstützungen an die mit dem Mitgliede in gemeinsamen Haushalte lebenden und nicht selbst versicherungspflichtigen Familienangehörigen. Für die Krankenkasse der k. k. Staatsbahnen und der Privatbahnen bedeutet diese Maßregel keine Neuerung, da bei diesen Kassen eine solche Familienversicherung schon seit jeher besteht.

Die Novelle schränkt aber die Familienversicherung in der Richtung ein, daß in diese Versicherung Versicherte mit Jahreseinkommen von einer gewissen Höhe (in Wien K 4800, in den Orten der übrigen Klassen der Aktivitätszulagen der Staatsbeamten K 4200 bis 2400) nicht einbezogen werden dürfen. Diese Bestimmung, die bei den Krankenkassen der Bahnen die Ausscheidung von höher entlohnten Unterbeamten und fast allen Beamten von der Familienversicherung zur Folge hätte, gilt aber für diese Kassen nicht (arg. §§ 52 und 53, K.-V.-G.).

Deshalb können die Satzungen dieser Kassen in dieser Beziehung auch nach Inkrafttreten der Novelle unverändert aufrecht bleiben.

ξ) Für Zwecke, die mit der Krankenversicherung im Zusammenhange stehen, können besondere Fonds errichtet werden. Die Mittel solcher Fonds können ins-

*) Die in Klammern befindlichen Zahlen bedeuten das in der Novelle festgesetzte Mindestkrankengeld (im Durchschnitte zirka 60% des mittleren Verdienstsatzes).

Digitized by Google

besondere verwendet werden: zur Gewährung freiwilliger Unterstützungen, zu besonderen über die Versicherungsleistungen hinausgehenden Einrichtungen für Kranken- und Genesendenpflege, ferner zur vorbeugenden Bekämpfung von Volksseuchen (Tuberkulose, Alkoholismus, Geschlechtskrankheiten) einschließlich der Unterstützung von Bestrebungen, die diesen Zwecken dienen. Zur Ansammlung dieser Fonds können, soweit andere Mittel nicht zur Verfügung stehen, besondere Beiträge von den Versicherten eingehoben werden. Die Einhebung erfolgt in gleicher Weise wie die der übrigen Krankenkassebeträge. Von den Arbeitgebern können aber die Beiträge zu diesem Zwecke nur dann verlangt werden, wenn ihre Vertreter in der Hauptversammlung der Krankenkasse in gesonderter Abstimmung mit einfacher Stimmenmehrheit zugestimmt haben (§ 9 b).

Diese Bestimmung wird voraussichtlich auf die Eisenbahnkrankenkassen in der Richtung Einfluß ausüben, daß diese Kassen nunmehr die Gewährung von Unterstützungen an Krankenkassemitglieder, die bisher gänzlich (Privatbahnen) oder zum Teile (Staatsbahnen) aus den Mitteln der Krankenkasse selbst geschah, einem besonders zu errichtenden oder (bei den k. k. Staatsbahnen) bereits bestehenden Krankenunterstützungsfonds übertragen werden. Dies wird allerdings nur aus Zweckmäßigkeitsrücksichten geschehen, das heißt weil es nicht gutzuheißen ist, die Krankenkasse selbst mit Leistungen zu belasten, die zu der eigentlichen Krankenversicherung nicht unmittelbar gehören; verpflichtet werden sie aber hiezu nicht sein, da die bezogenen §§ 52 und 53 des K.-V.-G. eine rechtliche Grundlage für einen solchen Zwang nicht bieten. Was besonders die Krankenkasse der k. k. Staatsbahnen anbelangt, so wird infolge der besprochenen Bestimmung der Punkt ε des Abschnittes II des § 13 ihrer Satzung (Gewährung von Geldunterstützungen aus den Mitteln der Kasse selbst) zu streichen und dafür der Anhang I der Satzungen (betreffs Unterstützungsfonds der Krankenkasse) entsprechend zu ergänzen sein. Schwierigkeiten werden sich nur (und dies auch bei Privatbahnkrankenkassen) hinsichtlich der Entscheidung der Frage ergeben, welche **Leistungen** über die (gesetzlichen) Versicherungsleistungen hinausgehen und welche in den Rahmen solcher Versicherungsleistungen fallen.

Beispielsweise werden bei den k. k. Staatsbahnen die Krankenkassenmitglieder auf Kosten der Kasse in Kur- und Badeorte oder in ein Genesungsheim entsendet und diese Leistungen sind unter den in § 13, Abschnitt II, aufgezählten satzungsmäßigen Mehrleistungen angeführt.

Sind nun solche Begünstigungen als Ersatzmittel der Krankenhausbehandlung der Mitglieder anzusehen, so gehören sie unter die gesetzlichen Leistungen. Sind sie dagegen Leistungen, die über das gesetzliche Mindestausmaß hinausgehen, so wären sie, falls man sich an die angeführte Bestimmung der Novelle halten wollte, nunmehr aus den Mitteln des Unterstützungsfonds zu bestreiten. Die richtige Entscheidung dieser Frage dürfte hauptsächlich von dem Gesichtspunkte wichtig sein, dass nur im ersteren Falle den derart untergebrachten Mitgliedern das satzungsmäßig gebührende volle Krankengeld im Sinne des § 8 des K.-V.-G. auf die Hälfte gekürzt werden darf. (§ 8 des geltenden K.-V.-G., § 9, Z. 6, der Novelle lassen nämlich die Kürzung des Krankengeldes nur bei Unterbringung in Krankenhäusern bezw. bei Unterbringung von Wöchnerinnen in Wöchnerinnenheimen oder ähnlichen Anstalten zu.)

Eisenbahn und Kraftwagen.

Vortrag, gehalten am 17. April 1917 vom k. k. Reg. Rat Leopold Ritter von Stockert im Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

(Schluß zu Heft 11.)

Die ASEA erprobt nunmehr eine 120 *PS* diesel-elektrische Lokomotive für 891 *mm* Spurweite mit 28 *t* Leergewicht. Ihr Maschinenraum ist in der Mitte des Wagenkastens angebracht, während vorn und rückwärts durch Wände vom Maschinenraum getrennt, sich je ein Abteil für Gepäck und Post befinden, die wieder ihrerseits von den an den beiden Enden der Lokomotive in Kabinen befindlichen Führerständen abgeschlossen sind. Die Maschinerie besteht aus einen sechszylinderigen 120 *PS*-Dieselmotor*) mit Gleichstromgenerator und soll in der Ebene eine Geschwindigkeit von 66 *km* gestatten.

Da das Gewicht des Motors auch ohne Verwendung leichter, daher weniger widerstandsfähiger Bauteile mit der entwickelten Kraft sinkt, würde auch eine bedeutend kräftigere diesel-elektrische Lokomotive die Verwendung eines leichten Schienenprofils gestatten.

Die ASEA zählt als besondere Vorteile dieser Betriebsart mit Dieselantrieb auf: „Geringe Brennstoff- und Schmierölkosten, einmännige Bedienung, Kosten- und Zeitersparnis für Kühlwasser und Brennstoffaufnahme, Verwendbarkeit des für Dampfkessel unbrauchbaren Wassers als Kühlwasser, Entfall des Umkehrens von Triebwagen oder -lokomotiven, Billigkeit der elektrischen Beleuchtungskosten, Entfall von Vorheizen oder Dampfhalten, Feuersicherheit gegenüber Benzin, da nicht zündschlagfähig, und gegenüber Kohlenfeuerung, da ohne Funkenflug; endlich leichte Verwendbarkeit des Antriebs für ambulante Kraftstationen."

In Deutschland ist der Triebwagenverkehr verbreiteter als bei uns. Man hat mit dem benzol-elektrisch angetriebenen Wagen der Ostdeutschen Eisenbahngesellschaft, auch Einnahmensteigerung anlangend, glänzende, mit dem diesel-elektrischen auf den sächs. Staatsbahnen, günstige Erfahrungen gemacht. Auch die steigende Verwendung von 182 zwei- und dreiteiligen Wagen mit Kraftspeichern und 20 benzol-elektrischen Triebwagen auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen, laut Statistik des Jahres 1915 deutet hin auf deren gute Verwendbarkeit für die Verkehrsverdichtung.

Leider haben unsere Staatsbahnen seit dem im Jahre 1908 abgeschlossenen, auf der Vorortelinie durchgeführten, vergleichenden Versuchen mit Triebwagen verschiedener Bauarten gegenüber der kleinen Gölsdorfschen Lokomotive, die damals den Sieg davon getragen hatte, keine weitere Erprobung neuer Triebwagen vorgenommen, obwohl die wenig günstigen finanziellen Ergebnisse vieler unserer Lokalbahnen auf eine ausgedehnte Verwendung von Triebwagen zu Verkehrsverdichtungen geradezu hinwiese. Innerhalb 9 Jahren haben sich die Explosions- und insbesondere die Verbrennungsmotoren außerordentlich entwickelt, so daß sie nächst dem rein elek-

*) Laut einer Mitteilung Direktor Sármezeys wiegt der ähnlich gebaute Dieselmotor der Arader und Csánader Eisenbahnen bei 75 bis 83 *PS* 1800 *kg*, somit für die *PS* 22 bis 24 *kg*, bei Abrechnung der Grundplatte von 300 *kg* nur 18 bis 20 *kg*, die Dynamomaschine 500 *kg*.

Digitized by Google

trischen, im Eisenbahnbetrieb eine hervorragende Rolle zu spielen berufen sein dürften.

Nur ihr hohes Gewicht hatte die Verbrennungsmotoren bis in die jüngste Zeit für Bewegungszwecke weniger tauglich gemacht. Da sie nun als Schiffsmotoren in erhöhtem Maße Verwendung finden, steht zu erwarten, daß ihre leichtere Bauart sie auch dem Kraftwagen-, gewiß aber dem Eisenbahnbetrieb in ausgedehntem Maße dienstbar machen werde. Es wäre außerordentlich vorteilhaft, wenn man auch in Österreich, ähnlich wie es in Frankreich und Italien der Fall war, einen hoch ausgestatteten Wettbewerb für die Herstellung eines leichten, rasch in Gang setzbaren Rohölmotors für Kraftwagen ausschriebe, der selbst bei der verringerten Spannung zwischen Rohöl- und Benzinpreis die Betriebskosten des Kraft- und Motorwagenverkehrs ermäßigen ließe.

Den elektrischen Betrieb anlangend, haben wir in Österreich die beste Gelegenheit, nicht nur im Straßenbahnverkehr, sondern bei unseren Bergbahnen mit Steigungen bis 80‰ von ihm Gebrauch zu machen.

Inwieweit einerseits der durch den Krieg hervorgerufene Kohlenmangel und andererseits der ungestörte Fortbetrie belektrischer Kraftwerke die Umwandlung des Eisenbahnbetriebes vom Dampf- auf den früher verpönten elektrischen Betrieb der Hauptbahnen beeinflussen wird, kann erst die Zukunft lehren. Gewiß hätte aber eine ausgiebigere Ausnutzung unserer heimischen Wasserkräfte für den elektrischen Betrieb der Eisenbahnen des Hinterlandes einen bedeutenden Teil unserer Kohlenvorräte für andere Zwecke verfügbar gemacht. Auch dürfte, wie kürzlich von berufener Seite*) in der „Österr. Rundschau" behauptet wurde, der elektrische Betrieb unserer Eisenbahnen eine wesentlich bessere Ausnutzung der vorhandenen Anlagen zugelassen haben.

Möglicherweise ist ein neues Verkehrsmittel dazu berufen, den Dampfbetrieb auf Lokalbahnen zu ersetzen und auf Hauptbahnen zu ergänzen, und auf geplanten Linien als Vorläufer eines rein elektrischen Betriebes der nur bei einer gewissen Verkehrsdichte wirtschaftlich sein kann, zu dienen.

Schon vor 12 Jahren hat der gegenwärtige Oberst Tlaskal v. Hochwall, als einer der ersten einen Vierradantrieb für Lastkraftwagen ersonnen. Fast gleichzeitig hatten im Jahre 1904 die Cannstädter Daimlerwerke einen Panzerwagen mit Vierradantrieb gebaut, wie ein solcher auch von dem hervorragendsten Förderer des Kraftwagenbetriebes unserer Armee, Sr. Kaiserl. Hoheit Herrn Erzherzog Leopold Salvator, ersonnen wurde. Tlaskal verwendete einen 50 *PS*-Zugwagen mit 5 Anhängewagen, die zusammen eine Tragfähigkeit von 13 *t* hatten.

Da eine frühere Erfindung des französischen Obersten Renard, die Achsen der angehängten Wagen durch eine vom Zugwagen betätigte biegsame Welle anzutreiben, sich infolge zu großer Reibungsverluste nicht bewährte, gingen andere daran, die Achsen der angehängten Wagen, elektromotorisch von einem an der Zugspitze befindlichen Triebwagen aus, mittels eines Explosionsmotors, der eine Dynamomaschine antrieb, in Bewegung zu setzen.

Der deutsche Müllerzug, der amerikanische Train der Gibbs Engineering Company, der französische Vorreiter-Kriéger und der italienische Cantano-Fiat-Train waren nach gleichem Grundsatze gebaut.

Der gegenwärtige Präsident des gemeinsamen Ernährungsamtes Generalmajor Landwehr v. Pragenau hat schon vor Jahren, unabhängig von den vorgenannten, einen unseren Gebirgswegsverhältnissen angepaßten Kraftwagenzug außerordentlich schön ersonnen, bei dem ebenfalls von einem Generatorwagen aus, jedes zweite Räderpaar von 10 einachsigen Karren, die im Bedarfsfalle zu kuppeln sind, elektrisch angetrieben werden. Dieser Zug mit Vielachsenantrieb zeichnet sich dadurch aus, daß er selbst bei einer Länge von über 28 *m*, auf Karrenwegen, in Schlangenwindungen, der gleichen Spur folgend, mit 20 *t* beladen, Steigungen bis 23% überwindet und dabei nur einen Höchstachsdruck von 3·5 *t* ausübt. Das Originellste und Sinnreichste dieses mit Vakuumbremse ausgestatteten Zuges ist, daß er nach vorn und rückwärts mit der gleichen Sicherheit gelenkt, und auch der Verschub der einzelnen Anhänger motor-elektrisch mittels eines dünnen Kabels besorgt werden kann. Schon seit 3 Jahren verkehren diese Züge auch auf Geleisen.

Ihre Betriebskosten betrugen, und zwar auf der Straße bei 25 *t* Tragfähigkeit nur 10 h für den *t km*, jene der Subventionszüge zu 3 und 7 *t*, 18 und 14 h für den *t km*, allerdings bei einer im Zivilverkehr kaum dauernd vorkommenden 100%igen Ausnutzung auf Hin- und Rückfahrt.

Die Verwendung der benzin-elektrischen Züge für den Zivilverkehr hängt von der Bewilligung der Straßenbenutzung durch die Behörden und Straßeninteressenschaften ab, doch ist an dieser kaum zu zweifeln. Besonders an der Stelle von Waldbahnen wäre der Betrieb mit benzin-elektrischen Motorzügen, geeignete Wege vorausgesetzt, zu empfehlen.

Die Einführung des Vielachsenantriebes auf Gleisen im regelmäßigen Eisenbahnverkehr müßte umstürzend wirken! Denn, welche außerordentliche Verbilligung der Anlagekosten wäre dadurch möglich. Der Vielachsenantrieb gestattet nämlich die vollständigste Anschmiegung der Bahnlinie an das Gelände mit geringstem Halbmesser, die Überwindung von bei Dampflokomotivbetrieb unmöglich zu bewältigenden Steigungen, trotz des geringen Achsdruckes des nicht zum Selbstzug verwendeten Generatorwagens, da die Reibung auf eine, sozusagen unbeschränkte Zahl von Achsen der mitgeführten Wagen verteilt werden kann.

Allerdings müßten, um die Vorteile des Vielachsenantriebes voll ausnutzen zu können, die einschlägigen, nur für den Dampflokomotivbetrieb abgefaßten Betriebsvorschriften einer notwendigen Ergänzung und entsprechenden Erleichterung unterzogen werden. Alle früher erwähnten Vorteile des diesel-elektrischen Triebwagenbetriebes würden mit Rücksicht auf die rasche Bremsfähigkeit bei schnellster Fahrt, auch beim diesel-elektrischen Vielachsenantrieb bestehen bleiben. Nach Ansicht von besonders im Bau von Bergbahnen sehr erfahrenen Fachleuten würden die Baukosten einer für diese Betriebsart hergestellten Eisenbahn um so billiger (als die einer Bahn für Dampflokomotivbetrieb) sein, je ungünstiger ihre Steigungs- und Geländeverhältnisse wären.

Max Maria v. Weber schätzte schon vor 40 Jahren die Ersparnisse, die durch eine vereinfachte Bauweise von Sekundärbahnen voller Spurweite — er war ein grundsätzlicher Gegner von Schmalspurbahnen — zu erzielen wären, im Flachlande auf 25 bis 30 %, im Hügellande auf 30 bis 40% und im Gebirge auf mehr als 50%. Wenn man nun mit Rücksicht auf den geringen Achsdruck der Fahrbetriebsmittel einen leichten Oberbau von etwa 18 *kg* Schienen legen und dementsprechend den Unterbau herstellen würde, ergäbe sich die Möglichkeit weiterer Ersparnisse, die durch den Wegfall von sonst vielleicht notwendigen Kunstbauten, noch eine Steigerung erfahren könnten.

Bei Verwendung von Dieselmotoren soll sich nach Dr. William Scholz (Schiffs-Dieselmotoren) ein Bedarf von nur ein Viertel bis ein Drittel des Rohöls gegenüber jenem an Kohle ergeben. Da wir in Österreich unter gewöhnlichen Verhältnissen über genügende Mengen galizischen Rohöls verfügen, dessen Beförderung bei seiner verhältnismäßigen Leichtigkeit geringere Frachtkosten als die großenteils vom Ostrauer und Oberschlesischen Kohlenreviere bezogene Steinkohle erfordert,

*) Dr. Egon Seefehlner, Direktionsmitglied der A. E. G. Union-Elektr.-Ges.

Digitized by Google

dürften sich im Falle der Verwendung von Dieselmotoren die Zugförderungskosten nicht ungünstig gestalten. In Österreich macht auch die Wasserbeschaffung in verkarsteten Gebieten zeitweilig Schwierigkeiten, während die für den Betrieb mit Verbrennungsmotoren erforderliche geringe Menge von Kühlwasser jederzeit leicht beschafft werden könnte.

Obwohl der Bau von Bahnen mit leichtem Oberbau und Vielachsenantrieb natürlich bedeutend weniger Kosten verursacht als der von Vollbahnen (und unter Umständen sogar von für regelmäßigen Kraftwagenverkehr geeigneten Straßen), wäre doch jeweils zu untersuchen, ob die betreffende Linie nicht etwa später als Durchgangstrecke zwischen Vollspurbahnen auszubauen sein wird.

Selbstverständlich wäre die Aufnahme des benzin- oder diesel-elektrischen Vielachsenantriebes an das Vorhandensein eines genügenden Wagenparkes gebunden, der mindestens mit der elektrischen Leitung, wenn nicht mit elektrischer Bremse, und einer genügenden Zahl von Achsen für elektromotorischen Antrieb versehen sein müßte.

Nach dem Vereinswagenübereinkommen gebaute Fahrbetriebsmittel, die auch auf vollspurige Lokalbahnen mit leichtem Oberbau überzugehen bestimmt wären, müßten genügend vielachsig gebaut werden, um den Achsdruck entsprechend zu verteilen; doch könnten natürlich auch regelrecht gebaute Fahrbetriebsmittel auf dafür vorzusehenden Beförderungswagen mit elektromotorisch zu betreibenden Achsen übergehen, auf welchen Übergang vollspuriger Güterwagen durch ein erweitertes Lichtraum- und Ladeprofil schon beim Bau entsprechend Rücksicht zu nehmen wäre.

In seinem gehaltvollen Vortrage, den kürzlich Herr Hofrat v. Littrow an gleicher Stelle, über ein ähnliches Thema gehalten hat, war er der Ansicht, daß das Umladen der Güter von Wagen einer Schmalspurbahn auf jene einer Hauptbahn oder umgekehrt im Vergleiche zu dem Vorteile mit Nebenbahnwagen unmittelbar in Fabriks- oder Bauernhöfe einfahren zu können, nebensächlich sei. Ungleich wertvoller wäre die Zufahrt ohne die dem Gute zum Teil schädliche Umladung.

Bei uns war, insolange diese bei Vorhandensein genügender Arbeitskräfte im Stücklohne verhältnismäßig billig möglich war, keine besondere Vorliebe für den Rollschemelverkehr vorhanden. Die in Hinkunft wahrscheinlich höheren Umladekosten werden aber auch uns zum vermehrten Rollschemeldienst zwingen. Bezüglich der Verwendung von Rollschemeln zur Beförderung vollspuriger Eisenbahnwagen auf Schmalspurgeleisen war vor Jahresfrist*) in der Verkehrstechnischen Woche ein außerordentlich lesenswerter Aufsatz des Professors Alfred Birk enthalten.

Birk verwies darauf, daß mit Rollböcken und Beförderungswagen in Deutschland gute Ergebnisse erzielt werden und die Schmalspurbahnen schon im Jahre 1910 dem deutschen Güterwagen-Gemeinschafts-Übereinkommen beigetreten sind.

Infolgedessen konnten einige Bahnen, die den Rollbetrieb eingerichtet hatten, einen Teil ihrer nun nur mehr für die Abwicklung des Ortsverkehres dienenden schmalspurigen Wagen als überschüssig veräußern.

Auf einzelnen schmalspurigen Linien der Württembergschen Staatsbahnen, zum Beispiel der 15·11 *km* langen Linie Nagold-Altensteig mit 1 *m* Spurweite wurden im Jahre 1912/13 bei insgesamt 513.614 Wagenachskilometern fast 42%, nämlich 215.013 Güterwagenachskilometer von vollspurigen Verbandgüterwagen auf der Schmalspur geleistet.

Besonders wird die vollspurige Ütersener Bahn erwähnt, auf der mit Rücksicht auf eine Reihe vollspuriger Anschlußgeleise mit Bogen von nur 20 *m* Halbmesser die fremden Vollspurwagen auf Rollböcken befördert werden. Dort ist daher meine Anregung der Verwendung von Rollböcken und Beförderungswagen für die Vollspur schon angewandt und nur der technisch unschwer durchführbare motor-elektrische Antrieb, von deren einzelnen Achsenpaaren käme als Neuheit hinzu. Die gleiche Betriebsart wäre natürlich auch auf rein elektrisch betriebenen Eisenbahnen mit leichtem Oberbau möglich.

Von den Ringhofferwerken A. G. in Smichow wurden seinerzeit für die Lokalbahn Neuhaus—Wobratain mit einer Spurweite von 760 *mm* Rollböcke zur Beförderung vollspuriger Wagen mit 15 *t* Ladegewicht, ähnliche auch für die Friedländer Bezirksbahnen mit gleicher Schmalspur geliefert.

Die kgl. Sächsischen Staatsbahnen, in deren Netz 25 Bahnhöfe mit Übergangsverkehr zwischen Schmal- und Vollspur liegen, bevorzugen anstatt der Rollschemel, trotz ihres um 20 bis 30 % schwereren Gewichtes Beförderungswagen mit Rücksicht auf die leichtere Verladung und größere Sicherheit. Ein von der Waggon- und Maschinenfabrik vorm. Busch in Bautzen gelieferter sechsachsiger Beförderungswagen mit 750 *mm* Spurweite besitzt eine Tragfähigkeit von 30 *t*.

Förderwagen mit und ohne Vielachsenantrieb dürften für ganz besondere Zwecke insbesondere der Massengüterbeförderung in absehbarer Zeit berufen sein, von Fluß zu Fluß insolange Kanäle noch nicht vorhanden sind, auch auf einigen unserer Hauptbahnen eine ganz hervorragende Rolle zu spielen und die Aufgabe zu lösen, mit weniger Verkehrsmitteln, unter teilweisem Entfall von Verpackungen mehr Güter als dies bisher möglich war, zu befördern.

Es wäre noch die Frage zu klären, ob vollspurige Fahrbetriebsmittel einer Lokalbahn mit leichtem Oberbau bei Übergang auf Hauptbahnen behufs Mitnahme mit schnellfahrenden Zügen an ein Mindestgewicht gebunden werden sollen. Soviel ich darüber erfahren konnte, soll nach den Wagenübergangsvorschriften des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zwar ein Höchst-, nicht aber ein Mindestachsdruck, für den Übergang auf fremde Bahnen festgesetzt sein.

Die hier in Vorschlag gebrachten Eisenbahnen mit motorelektrischem Vielachsenantrieb würden dort die besten Dienste leisten können, wo die Zugzusammensetzung in der Regel die gleiche bleibt, wie bei dem Betrieb von Straßen-, Stadt-, Wald- und Ladwirtschaftsbahnen, von Arbeitsbahnen für Kanal-, Tunnelbauten und sonstige große Erdaushebungsarbeiten, wo die Anlage elektrisch betriebener Bahnen wegen ihrer vorübergehenden Bestimmung und höheren Kosten oder aus anderen Gründen nicht angängig ist und für Lastkraftwagenverkehr genügend gesicherte Straßen fehlen.

Der diesel-elektrische Vielachsenantrieb wäre aus den früher erwähnten, von der ASEA angeführten Gründen, zweifellos wirtschaftlicher als der benzin-elektrische. Die gegenwärtig bei dem diesel-elektrischen Triebwagenbetrieb auf verschiedenen fremdländischen Eisenbahnen gesammelten Erfahrungen, werden für den Vielachsenantrieb Anwendung finden können.

Einrichtungen, wie die Beheizung längerer Personenzüge, die nicht wie die einzelner Beiwagen vom Triebwagen mit Auspuffgasen oder Kühlwasser erfolgen könnte, wären zu studieren.

Daß die in Triebwagen unangenehm empfundene Erschütterung bei vollständiger Trennung des Krafterregers vom Personenwagen durch Führung diesel-elektrischer Lokomotiven wegfällt, und eine selbständige Verwendung dieser und der Wagen möglich ist, was bei allenfallsigen Herstellungsarbeiten nur eines Teiles vorteilhaft ist, sei hervorgehoben.

Der Nachweis der guten Verwendbarkeit der bisherigen, primitiv eingerichteten Züge mit motor-elektrischem Vielachsenantrieb während ihren gegenwärtig strengen Erprobung, wird ihnen eine Stellung im Verkehrsleben des Friedens sichern.

*) Am 23. April 1916.

Digitized by Google

Die Wiener-Neustädter Daimler Motoren-A.-G., die unter hervorragender Mitwirkung ihres nunmehrigen Generaldirektors Porsche, den benzin-elektrischen Landwehrzug gebaut und weiter entwickelt hat, wäre wohl die berufenste, sich auch dem Ausbau des Zuges für regelmäßigen dieselelektrischen Eisenbahnbetrieb zu widmen. Und Baron Skoda, der Begründer und Präsident der Imperator-Motorwerke in Deutschland, der geschäftsführende Verwaltungsrat der Wiener Neustädter Daimler-Motoren-Fabrik ist, wird wohl dafür sorgen, daß ihr neuer, durch die Mörserbatterien schon bekannter Vielachsenantrieb in Österreich und Deutschland auch bei Friedensverwendung die verdiente Beachtung finde.

Die günstigen Erfolge der schwedischen Staatsbahnen mit Triebwagen der ASEA und der Diesel-Motores Aktiebolaget weisen den Weg, der zu betreten wäre, um auch bei uns über den Triebwagen zum Vielachsenantrieb zu gelangen, wobei ich bemerken möchte, daß in Ungarn schon Triebwagen nach der schwedischen Art gebaut werden und die von Schoeller & Co. im Bau befindliche Linie Payerbach—Reichenau—Hirschwang, als erste in Österreich, mit schwedischen Motoren betrieben werden soll.

Exzellenz v. Schleyer, der sich schon seit Jahren mit erst gegenwärtig deutlichem Erfolge ebenso wie Feldmarschall Freiherr v. Conrad dem Eisenbahnwesen, der Hebung des Kraftwagenverkehres gewidmet und zu diesem Zweck auch die Subventionierung der Lastkraftfahrzeuge durchgeführt hat, hat auch den Vielachsenantrieb, dessen besonderen Wert er sofort erkannte, auf Straße und Geleisen in jeder Weise gefördert. Da die Heeresverwaltung stets bemüht ist, die für ihre Zwecke verwendbaren Fahrzeuge auch dem Zivildienste nutzbar zu machen, um für sich Rückhalt zu schaffen, wird sie wohl auch diesem neuen Verkehrsmittel ihre Förderung weiter zu Teil werden lassen.

Kürzlich betonte Hofrat v. Littrow am Ende seines Vortrages, daß es wünschenswert wäre, in Hinkunft das gesamte Verkehrswesen dem Eisenbahnministerium, und zwar nicht als Verwaltungs-, sondern als Aufsichtsbehörde zu unterstellen, damit auch der Betrieb der Zufuhrlinien jeder Art, der streng genommen kein Eisenbahn-, sondern ein Speditionsgeschäft sei, einheitlich geregelt werde.

Leider hatte das Eisenbahnministerium sich früher für den Kraftwagenverkehr wenig interessiert und es besteht nun die Frage, ob die staatlichen Kraftwagenbetriebe auch nach Aufnahme der Güterbeförderung diesem oder dem Handelsministerium, das sie anerkannt glänzend eingerichtet hat, unterstellt bleiben oder dem Ministerium für öffentliche Arbeiten, das aus dem Titel der Straßenerhaltung auf sie Anspruch erhebt, angegliedert werden sollen.

Die früher erwähnten „gleislosen Bahnen", die von der elektrischen Oberleitung abhängig sind, bilden eine Mittelstufe zwischen elektrischer Straßenbahn und elektrisch betriebener Seilbahn, die beide dem Eisenbahnministerium unterstehen. Der benzin-elektrische Straßenzug, mit Radreifen versehen, auf Geleisen laufend, scheint selbstverständlich in die Zuständigkeit des Eisenbahnministeriums zu gehören. Die Eisenbahnzufahrtstraßen im engeren Sinne, ebenfalls, Kraftwagen und Triebwagen, welch' letzteren man in Hinkunft auch bei uns mehr Aufmerksamkeit wird schenken müssen, sind enge Verwandte. Der Kraftwagenverkehr, der Güter der Eisenbahn zur Weiterbeförderung bringt, ist ein erweiterter Eisenbahnrollfuhrdienst. Es scheint daher eigentlich unbestreitbar, daß der staatliche Kraftwagenverkehr das letzte Glied jenes Eisenbahnwesens bildet, das als Tertiär- oder Kleinbahn ebenfalls die Straße benutzt. Es wäre daher nur selbstverständlich, wenn die Staatseisenbahnverwaltung, als nach dem Vorangeführten dazu gewiß berufenste Dienststelle, sich zur Führung der staatlichen Kraftwagenverkehre meldete und unter Übernahme der Einrichtungen und insbesondere des erprobten technischen Personals der Postautomobilzentrale die schon früher bestandenen und die neu geplanten Kraftwagenlinien in Betrieb setzte, um, wie Hofrat Littrow als wünschenswert bezeichnete, die sich ergänzenden Eisenbahnen und Kraftwagenlinien in einer Hand zu vereinigen und dadurch auch die Sorge gegenseitigen Wettbewerbes zu bannen.

Vielleicht könnte man noch weiter gehen!

Die zwar längst bekannte, nun aber besonders fühlbare Wichtigkeit aller Verkehrswege, ihrer Betriebsmittel und endlich gut geschulter Arbeitskräfte für die Landesverteidigung, macht es zweifellos erwägenswert, sie schon während der Friedenszeit einem Verkehrsministerium zu unterstellen. Wenn dieses auch, aus staatsrechtlichen Gründen, leider nicht als ein neues gemeinsames Ministerium errichtet werden kann, was für die Gesamtmonarchie gewiß das vorteilhafteste wäre, sollte es doch, gleich dem Ministerium für Landesverteidigung, als vollkommen unpolitisches, in der verantwortlichen Leitung seine Stetigkeit bewahren.

So ausgedehnt das Tätigkeitsgebiet für ein, Eisenbahnen, Schiffahrt, Kraftwagenverkehr, vielleicht sogar auch den Luftverkehr umfassendes Verkehrsministerium wäre, beweist Ungarn, aber auch Preußen, daß diese Vereinigung möglich und vorteilhaft ist.

In Ungarn obliegt dem Handelsminister, in Preußen dem Minister für öffentliche Arbeiten, sowohl für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, als auch der Wasserstraßen zu sorgen und es können ihm, ähnlich wie in Bayern und Sachsen auch die Kraftwagenlinien unterstellt werden. Der preußische Staatsminister v. Breitenbach konnte im Vorjahre dem Reichsrate mitteilen, daß innerhalb der letzten 10 Jahre 5 Milliarden Mark für die Ausgestaltung der preußischen Eisenbahnen und 2·5 Milliarden Mark für Wasserstraßen verausgabt worden sind, und er konnte kürzlich anordnen, daß gegenwärtig nur für jene Massengüter Eisenbahnwagen beigestellt werden dürfen, die nicht auf einer Wasserstraße befördert werden können.

Zweifellos wäre es erwünscht, daß auch in Österreich ein sich ergänzender Plan für den Bau von Eisenbahnen, Wasserstraßen und die Einrichtung von Kraftwagenlinien von einer Dienststelle verfaßt würde. Bisher besteht eine solche nicht. Vorerst hat es den Anschein, als ob man an Allerhöchster Stelle, wenigstens Ständigkeit in der obersten Leitung, der bisher für die Landesverteidigung, aber auch für die dieser nicht minder notwendigen Verpflegung des Reiches, besonders wichtigen Eisenbahnbehörde wünschte.

Durch die Wiederbetrauung Sr. Exzellenz des Freiherrn v. Forster mit der Leitung des Eisenbahnministeriums, wurde diesem Wunsche deutlich Ausdruck verliehen und dadurch auch dessen Chef, sowie den Leistungen der Eisenbahnen und aller Bediensteten, die Allerhöchste Anerkennung zum Ausdruck gebracht.

SCHIFFAHRT.

Österreichischer Arbeitsausschuß für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Elbe - Oder - Donau. Unter dem Vorsitze des Präsidenten Kirchhof der Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg wurde am 23. v. M. in der Wiener Handels- und Gewerbekammer eine Sitzung des Österreichischen Arbeitsausschusses abgehalten. Nach Erstattung des Geschäftsberichtes durch Oberinspektor Zulkowsky, demzufolge den Österreichischen Arbeitsausschusse derzeit 74 Mitglieder angehören, besprach Hofrat v. Schneller die vom technischen Unterausschuß zu leistenden Arbeiten und Binnenschiffahrtsinspektor Ebner die Aufgaben, die dem Unterausschusse für die wirtschaftlichen und finanziellen Fragen obliegen werden. Die Ausführungen der beiden Herren,

Digitized by Google

an die sich eine lebhafte Wechselrede schloß, fanden einhellige Zustimmung. Anschließend an den für den 20. und 21. Juni von der Stadt Wien einberufenen österreichischen Wasserstraßentag wurde die Einberufung des Gemeinsamen deutsch-österreichischen Arbeitsausschusses für eine Elbe-Oder-Donau-Verbindung, dem nebst dem österreichischen Arbeitsausschusse der Elbe-Oder-Donau-Verein in Dresden und der Arbeitsausschuß des Odergebietes in Breslau angehören, in Aussicht genommen. Endlich wurde auch der Beschluß gefaßt, eine lebhafte Werbetätigkeit durch die Herausgabe von Flugschriften Abhaltung von Vorträgen und Versammlungen zugunsten de in Rede stehenden Wasserstraßen zu entfallen.

Errichtung einer bulgarischen Dampfschiffahrtsgesellschaft. In Sofia wurde eine bulgarische Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Donauverkehr von österreichischen und ungarischen Unternehmungen gegründet. Auf österreichischer Seite sind die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft im Verein mit der Bodenkreditanstalt, auf ungarischer Seite die Ungarishe Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft im Verein mit der Ungarischen Kreditbank beteiligt. Die Gesellschaft hat die Firma „Dunav, königlich bulgarische Schiffahrtsgesellschaft", und besitzt ein Kapital von 4 Millionen Leva.

Denkschrift der Handels- und Gewerbekammer für Österreich und der Gemeindevertretung Linz über die Ausgestaltung der oberen österreichischen Donau und die Herstellung einer Wasserstraße zwischen der Moldau und Donau über Budweis nach Linz. (Auszug.) Der gegenwärtige Krieg hat im Deutschen Reiche und Österreich-Ungarn eine mächtige Bewegung gezeitigt, deren Ziel die Ausgestaltung und der Neubau von Wasserstraßen im Dienste der Widerstandskraft des Staates und seiner Bewohner in Kriegszeiten und des Aufblühens des derzeit gedrosselten volkswirtschaftlichen Lebens im Frieden bildet.

Diesem Gedanken Rechnung tragend, hat es die Gemeindevorstehung der Landeshauptstadt Linz und die o.-ö. Handels- und Gewerbekammer unternommen, zunächst mit Beteiligten aus Niederösterreich und Salzburg über die Ausgestaltung des österreichischen Wasserstraßennetzes in einen Meinungsaustausch zu treten, um diese Frage insbesondere vom Standpunkte der westlichen Alpenländer, jedoch unter voller Berücksichtigung der gesamten volkswirtschaftlichen Erfordernisse zu erörtern.

Für Oberösterreich, Niederösterreich, die westlichen Alpenländer, Süd- und Westböhmen kommt vor allem der Ausbau der oberen österrrichschen Donau zum Großschiffahrtswege bis Wien und die Verbindung der Elbe mit dem Stromgebiete der Donau durch einen die Moldaustrecke benützenden Kanal Budweis—Linz in Betracht.

Es muß bedauerlicherweise festgestellt werden, daß die Bedeutung der oberen österreichischen Donau für den künftigen Verkehr trotz der im Kriege gemachten Erfahrungen vielfach noch stark unterschätzt wird, so daß die immer mehr platzgreifende Befürchtung nicht von der Hand zu weisen ist, die Bereitstellung der für den Ausbau des oberen Laufes der österreichischen Donau notwendigen Mittel werde nicht einer der Wichtigkeit der Sache entsprechenden Haltung begegnen. Hier sei jedoch vor allem darauf verwiesen, daß vom jährlichen Gesamtverkehr auf der österreichischen Donau mit ungefähr 1,810.000 t allein auf den Linzer Hafen der 11. Teil mit ungefähr 154.000 t entfällt. — Nach den zollamtlichen Ausweisen betrug der Gesamtverkehr am Landungsplatze in Engelhartszell selbst im Kriegsjahr 1915 117.844·362 t. — Ganz abgesehen davon, müßte jedoch ein Wiederstand gegenüber der Ausgestaltung der oberen Donau umsomehr Verwunderung erregen als die Beschaffenheit und Leistungsfähigkeit der oberen österreichischen Donaustrecke von ausschlaggebender Bedeutung für die Verwirklichung des Kanalbauplanes Rhein-Main-Donau ist, einer Wasserstraße, deren Bedeutung sich heutzutage wohl niemand verschließen kann. Ein weiterer, von Gegnern des Ausbaues der oberen österreichischen Donau ins Treffen geführter Grund, dieser Teil der Donaustrecke biete unüberwindliche technische Schwierigkeiten, ist nach dem derzeitigen Standpunkt der Wasserstraßentechnik von vornherein als hinfällig zu bezeichnen.

Ein derartiges Verhalten gegenüber den Bestrebungen nach Ausgestaltung der oberen österreichischen Donau würde zu unliebsamen Verstimmungen in den Kreisen Bayerns führen, die unter der mächtigen Förderung ihres Königs im Begriffe sind, die bayerische Donau zu einem Großschiffahrtswege auszubauen.

Aber nicht nur dieser Umstand politischer Art weist auf die Notwendigkeit der Schiffbarmachung der oberen Donaustrecke in Österrrich hin, sondern es sprechen hiefür vor allem die Gründe, welche die Förderung der Gütererzeugung und des Handels schon im rein staatlichen Vorteile erfordern. Bei Vernachlässigung der oberen Donaustrecke, gleichbedeutend mit einer Ausschaltung der Bevölkerung der westlichen Alpenländer vom erhofften Aufschwung des wirtschaftlichen Lebens, könnte den maßgebenden Stellen nicht der Vorwurf erspart bleiben, die gleichmäßige Wahrung berechtigter Forderungen aller Bevölkerungskreise verabsäumt zu haben.

Erweist sich somit die den Erfordernissen der Gegenwart und Zukunft rechnungtragende Ausgestaltung der oberen österrreichischen Donau als unbedingtes Gebot der Notwendigkeit, so würde die alleinige Verwirklichung dieses Planes dennoch nur ein Stückwerk sein, wenn nicht gleichzeitig die Verbindung der Donau mit dem Stromgebiete des nördlichen Deutschland und der Nordsee in Angriff genommen würde.

Diese Wasserstraßenverbindung war bereits unter die Pläne des österreichischen Wasserstraßengesetzes vom Jahre 1901 aufgenommen worden, welche, wie die Begründung zu dem Entwurfe des genannten Gesetzes bemerkt, „die großen Grundlinien für die Wasserstraßen in Osterreich" bildet. Im Hinblicke auf die im Kriege gemachten Erfahrungen kann unzweifelhaft behauptet werden, daß diese Bezeichnung heute noch viel zutreffender ist als im Jahre der Einbringung der Wasserstraßenvorlage. Es machen sich jedoch Stimmen geltend, welche die Herstellung der Verbindung der Nordsee mit dem Donaugebiet durch einen Kanal Moldau-Donau über Budweis hinter den Ausbau der Wasserstraße Elbe-Donau-Rhein nicht nur zeitlich zurückgestellt, sondern auch von den beim Betriebe des letztangeführten Kanales gemachten Erfahrungen, sowie von einem vorhandenen Bedürfnis für die Kanalverbindung Moldau-Donau abhängig gemacht wissen wollen. Hiebei sei noch ausdrücklich hervorgehoben, daß im Falle der Angriffnahme des Baues des Donau-Moldaukanales über Budweis nur von der Strecke Budweis—Korneuburg die Rede ist, dagegen der Plan Linz—Budweis völlig übersehen wird. Die an dem Kanal Elbe-Donau-Oder über Pardubitz und Prerau beteiligten Kreise erklären, daß im Falle der alleinigen Herstellung der Wasserstraße Rhein-Donau nicht nur eine Vermehrung des Elbeverkehres unterbleiben, sondern auch der bisherige Elbeverkehr eine Verminderung erfahren müßte, weil der größte Teil der Güter, der bisher im Umschlagverkehr an den Elbeuferplätzen von der Elbeschiffahrt verfrachtet wurden, auf die Wasserstraße Rhein-Donau übergehen würde.

Dieser Standpunkt, der die Befürchtung vom Ausschlusse der Elbeuferanreiner vom künftigen Verkehr zum Ausdruck bringt, trifft aber in ähnlicher Weise auch für Oberösterreich und die westlichen Alpenländer, Süd- und Westböhmen zu, falls der Ausban der oberen österreichischen Donau und der Verbindung mit der Moldau unterbleibt.

Digitized by Google

Mit Recht kann daher Handel, Industrie und Gewerbe der erwähnten Länder das Verlangen stellen, daß auch sie nicht vom künftigen Verkehr ausgeschaltet werden. Die vorhin erwähnte Ansicht einer Schädigung der Elbeuferanreiner anerkennt jedoch gleichzeitig in mittelbarer Weise den Wert des Rhein-Donaukanales und mithin auch der Verbindung der Donau mit der Moldau, indem sie vom Ausbau dieser Wasserstraße auf die Unterbindung des Elbeverkehres schließt. Damit ist jedoch gleichzeitig die Meinung, als ob die Ertragfähigkeit des Donau-Moldaukanales völlig in Frage gestellt würde, zerstreut. Die Begründung zur Regierungsvorlage des österreichischen Wasserstraßengesetzes von 1902 hebt die Bedeutung der Moldau-Donauverbindung mit folgenden Worten hervor: „Seine charakteristische Bedeutung wird daher nicht in einer prädestinierten Fracht — wie beim Donau-Oder-kanal (Kohle) — sondern in dem großen internationalen Zuge gelegen sein".

Wenn nun nach den vorstehenden Ausführungen die Frage der Wichtigkeit des Moldau-Donaukanales ohne Zweifel bejaht werden muß, so ist noch die Streitfrage zu lösen, ob diese Verbindung über Budweis—Korneuburg oder Budweis—Linz zu suchen sei.

Das erwähnte Wasserstraßengesetz läßt diese Frage offen.

Die Herstellung des Kanales Budweis—Korneuburg kann schon aus dem Grunde nicht befürwortet werden, da hiedurch der gewiß höchst anfechtbare Versuch gemacht würde, der in der Strecke Linz—Korneuburg zur Schiffahrt vorzüglich geeigneten Donau durch eine nahegelegene gleichlaufende künstliche Wasserstraße einen Wettbewerb entgegenzustellen.

Süddeutschland ist unmittelbar an dem möglichst raschen und billigen Bezug böhmischer Braunkohle beteiligt, der nur durch den Bau der Kanalstrecke Linz—Budweis zu erwarten ist. Daher berühren sich die Wünsche Bayerns mit denen der westlichen Alpenländer auf das innigste, deren industrielle Unternehmungen fast ausschließlich auf böhmische Braunkohle angewiesen sind, die sicherlich zweckmäßiger auf dem Kanal Budweis—Linz als über Budweis—Korneuburg und wieder donauaufwärts zurück verfrachtet würde.

Hiezu tritt noch die Erwägung, daß es für Böhmen mit Rücksicht auf die Konkurrenzierung seiner Kohle, Gerste und Malz durch mährische und ungarische Erzeugnisse in Wien von Wichtigkeit ist, sich durch die Offenhaltung eines unmittelbaren Wasserweges nach Süden Absatzgebiete zu sichern und zu erweitern. Der Kanal Budweis—Linz ist jedoch auch nicht den Bedürfnissen Wiens entgegen, für welches infolge der dort entwickelten Industrie hochwertiger Güter die Güterbewegung von der Moldau zur Donau und nicht umgekehrt in Betracht kommt.

Ebenso wie Böhmen sind aber auch Oberösterreich und die angrenzenden Alpenländer darauf angewiesen, sowohl Güter aus Böhmen als auch überseeische Rohstoffe wie Baumwolle, Wolle, Kolonialwaren und dgl., welche Waren bereits jetzt im beträchtlichen Umfange über Hamburg herabkommen, auf dem kürzesten und billigsten Wege zu beziehen. Dieses Verlangen wird noch durch die Zuversicht gestärkt, daß der industrielle Aufschwung der Alpenländer durch die zu erwartende Ausnützung der brachliegenden Wasserkräfte nur eine Frage der Zeit ist.

Die Herstellung der Verbindung Moldau—Budweis—Linz wird aber auch den Ertrag der Alpenbahnen steigern, die sich hiedurch eine reichliche Frachtzufuhr sichern werden.

Nicht unerwähnt mag schließlich der Umstand bleiben, daß Westböhmen für seine für den Südosten bestimmten Industrieerzeugnisse infolge günstigerer Frachtlage den Umschlagverkehr über Regensburg wählt, eine Tatsache, die zur Sicherung der Gesundung unserer Zahlungsbilanz sicherlich nicht von untergeordneter Bedeutung ist.

Diese für die Wahl der Strecke Budweis—Linz sprechenden Gründe dürften nach Anschauung der Gefertigten durch Gründe militärischer Art noch verstärkt werden, weshalb es sicherlich im allgemeinen Vorteile gelegen wäre, daß auch die Heeresverwaltung diesen Plänen näher tritt.

Der Widerstand, den die Herstellung des Linz—Budweiser Kanales vom rein technischen Gesichtspunkte erfuhr, und die Ausarbeitung eines Bauplanes für nicht lohnend erscheinen ließ, findet hauptsächlichst in dem zu überwindenden Höhenunterschiede von ungefähr 700 m auf der Strecke Linz—Budweis seine Stütze, während die Steigung auf der Linie Budweis—Korneuburg lediglich mit ungefähr 500 m angenommen wird.

Es wurden jedoch bereits vorgeschlagen, durch Anlegung eines ungefähr 10 km langen Kanaltunelles in der Richtung Hohenfurt-Freistadt die Steigung von 700 m auf zirka 560 m zu vermindern. Durch die Annahme eines solchen Planes würde auch die Frage der Wasserversorgung für den Linz—Budweiser Kanal eine weitaus günstigere Lösung zulassen als beim Kanal Budweis—Korneuburg.

Zieht man ferner in Betracht, daß der Kanal Linz—Budweis eine ungefähre Länge von 75 km, der von Budweis—Korneuburg eine Länge von ungefähr 210 km aufweist, so kann die Verwirklichung des ersten Kanalbauplanes von vornherein keine ungünstige Beurteilung erfahren. Zumindestens ist das Verlangen gerechtfertigt, auf Grund der bereits feststehenden technischen Grundlagen an die sofortige Ausarbeitung eines Einzelbauplanes für die Wasserstraßenverbindung Linz—Budweis zu schreiten, in den nötigenfalls auch der Bau einer Schiffbahn einzubeziehen wäre.

Zum Schlusse der Denkschrift werden der Regierung nachstehende Anträge vorgelegt:

1. Die Hohe k. k. Regierung wird ersucht, unter Fühlungnahme mit der bayerischen und der deutschen Reichsregierung den Ausbau der oberen österreichischen Donaustrecke ehemöglichst zu veranlassen und für die Bereitstellung der hiefür notwendigen Mittel Vorsorge zu treffen.

2. Die Hohe k. k. Regierung möge die Schiffbarmachung der Moldau bis Budweis in die Wege leiten und wird gleichzeitig ersucht, für die Verbindung der Moldau mit der Donau die Richtung Budweis—Linz festzusetzen und durch die k. k. Direktion für den Bau der Wasserstraßen oder die k. k. o.-ö. Statthalterei in Linz einen in diesem Sinne ausgearbeiteten Plan unter Rücksichtnahme auf den Bau eines Kanaltunnells oder einer Schiffbahn verfassen zu lassen.

Zum Bau der deutschen Großschiffahrtsstraßen. Dem deutschen Reichstag ist ein Ergänzungsvoranschlag zugegangen, der 1.200.000 Mark als Beiträge zu den Kosten der Bearbeitung von Entwürfen für den Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes als erste Rate aussetzt. Es handelt sich um die Beteiligung des Reiches an den Kosten der Bearbeitung solcher Entwürfe, deren Durchführung gleichzeitig der gesamten deutschen Volkswirtschaft dienen würde. Als solche Pläne kommen zunächst in Betracht die Verbindung des Rheins mit der Donau durch den Main, durch den Neckar und über den Bodensee und ferner die Herstellung von Wasserstraßenverbindungen im Stromgebiet der Weser, der Elbe und der Oder. Die endgültige Auswahl soll vorbehalten bleiben. Es bedarf bei diesen der entschiedenen Mitwirkung des Reiches umsomehr, als dieses auch das erforderliche Einvernehmen mit den beteiligten außerdeutschen Staaten herbeizuführen haben wird. Von der ausgesetzten Summe entfallen 700.000 Mark auf diese Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze bei Passau, auf den Großschiffahrtsweg vom Rhein nach der Donau über den

Digitized by Google

Neckar einschließlich der Schiffbarmachung der Donau von Regensburg bis Ulm, sowie die Verbindung des Oberrheins über den Bodensee mit der Donau 100.000 Mark, und die übrigen 400.000 Mark auf die übrigen Pläne. Die Festsetzung der Beiträge, die keinesfalls mehr als Zweifünftel der erforderlichen Aufwendungen betragen sollen, bleibt im einzelnen der Verständigung des Reiches mit den beteiligten Bundesstaaten auf Grund genauerer Unterlagen vorbehalten. Die Übernahme eines Teiles der Entwurfkosten erfolgt lediglich, um die Durchführbarkeit und Bauwürdigkeit der einzelnen Pläne vom Standpunkt der Reichswirtschaft zu ermitteln. Durch sie wird dabei der späteren Entscheidung ob und in welchem Umfange etwa das Reich einen Teil der Baukosten für die eine oder andere Verbindung übernehmen wird, in keiner Weise vorgegriffen.

VERSCHIEDENES.

Die Einnahmen der kgl. ungarischen Staatsbahnen im April. Die vorläufig ermittelten Einnahmen der königlich ungarischen Staatsbahnen betrugen laut Mitteilung des Pester Lloyd im Monat April K 44,561.700 (— K 7,613.672 gegenüber dem April des Vorjahres). Auf den Kilometer ergibt das eine Einnahme von K 5021 gegen die endgültige Einnahme von K 5886 (— 14·7%) im Vorjahre. Vereinnahmt wurden aus dem Personen-,Militär-und Gepäckverkehr K18,645.400 (—K2 885.239); vom 1.Juli1916 bis 30.April1917 K213,322.465(—K 13,192.451); aus dem Frachten- und Eilgutverkehr im April K 25,916.300 (— K 4,728.433), von Juli bis April K 229,288.351 (— K 52,775.451); die Gesamteinnahmen betrugen vom 1. Juli 11916 bis Ende April1917 K 442,610.86) — 65,967.902).

Das Verkehrswesen im österreichisch-ungarischen Heeresverwaltungsgebiete in Polen. Für die Hebung des geistigen und wirtschaftlichen Lebens in den besetzten Gebieten war die Wiederbelebung und Ausgestaltung des Verkehrs von grundlegender Bedeutung.

Gerade diesem Zweige der Verwaltungstätigkeit stellten sich bedeutende Schwierigkeiten entgegen. Nicht nur, daß das Land von der russischen Verwaltung im Vergleiche zu unseren Verhältnissen mit Verkehrseinrichtungen recht sparsam bedacht und überdies von den kriegerischen Ereignissen arg heimgesucht war — denn die Schienenstränge waren gesprengt, die Stationsanlagen verbrannt, die Brücken zerstört, die Telegraphenleitungen vernichtet; es fehlte auch die gesamte Eisenbahn-, Post- und Fernsprechmannschaft, da sie samt der anderen Beamtenschaft mit den feindlichen Truppen abgezogen war.

So hieß es denn von Grund auf Neues schaffen.

Um das auf diesem Gebiete Geleistete nur in der Hauptsache würdigen zu können, seien die Leistungen in einzelnen Zweigen des Verkehrswesens angedeutet:

1. Eisenbahnwesen: Sämtliche bestandenen Vollbahnen wurden wieder hergestellt und außerdem bis nun 300 *km* Vollbahnstrecken neugebaut. Diese neuen Linien, deren Bau vom k. u. k. Eisenbahnregiment durchgeführt wurde, sind zwar durch kriegerische Rücksichten veranlaßt worden, doch wurden sie schon zum größten Teil auch dem öffentlichen Verkehr eröffnet.

Das vollkommen militärisch eingerichtete Kommando der Heeresbahnen Nord in Radom leitet den Betrieb.

Die Militärverwaltung hat sich aber mit der Wiederherstellung und Erweiterung der großen Verkehrswege nicht begnügt. In dem Bestreben, die durch die kriegerischen Ereignisse getroffene Landwirtschaft und Gewerbe möglichst rasch zu heben, wurde der Bau von schmalspurigen Förderbahnen angeordnet, die zum Teile mit Lokomotiven, zum Teile mit Pferden betrieben werden. Solche Förderbahnen sind bereits an die 400 *km* ausgebaut. Außerdem dienen den Zwecken der Land- und Waldwirtschaft einige 100 *km* übertragbarer Feldbahnen, die mit Zugtieren betrieben werden.

2. Post-, Fernschreib- und Fernsprechwesen: Dieses untersteht im österreichisch-ungarischen Besatzungsgebiete der k. u. k. Etappenpost- und Telegraphendirektion in Lublin. Für das bisher geleistete mögen folgende Zahlen sprechen:

Mit Ende August 1916 bestanden: 39 Etappenpost- und Telegraphenämter 1. Klasse und 38 Etappenpostämter 2. Klasse. Diese Ämter bewältigen zum Beispiel im August 1916: 129.967 eingeschriebene Briefsendungen, 85.012 Drahtungen, 43.972 Pakete, 53.825 Postanweisungen, 7892 Stück im Postsparkassenverkehre und 15.568 Priefe mit Wertangabe (Geldbriefe) — alles in der Auf- und Abgabe zusammengezählt. Die Leitungslinie des Fernschreibernetzes beträgt 11.000 *km*, jene des Fernsprechernetzes 10.000 *km*, in dem etwa 600 Fernsprechstellen eingeschaltet sind.

Diese Tätigkeit auf dem Gebiete des Aufbaues und der Vervollkommnung des Verkehrswesens wird ungeachtet der erzielten ansehnlichen Leistungen nicht als abgeschlossen betrachtet.

Selbsttätige Vorrichtung zum Aus- und Einladen der Post vom fahrenden Zuge aus*). Schon Ende der Sechzigerjahre des verflossenen Jahrhunderts wurde auf amerikanischen Eisenbahnen eine Auffangvorrichtung eingeführt, die ein Aus- und Einladen der Post vom fahrenden Zuge aus ermöglichte. Allerdings war der Vorgang des Auswechselns nicht ganz gefahrlos für die bedienenden Beamten, und überdies konnte stets nur ein einziger Postsack im Gewicht von höchstens 25 Pfund verladen werden, dessen Inhalt dazu noch häufig genug stark beschädigt wurde. Diese Mißstände ließen Vorrichtungen ähnlicher Art, die zeitweilig auch auf deutschen Eisenbahnen Verwendung fanden, wieder verschwinden. Der ungeheure Aufschwung, den die Postbeförderung durch die Eisenbahn in den letzten Jahrzehnten genommen hat, ließ indessen den Wunsch nach einer leistungsfähigeren Vorrichtung dieser Art nicht verstummen.

Eine solche Vorrichtung wird gegenwärtig auf der Chikago- und Alton-Bahn ausprobiert. Sie wird von einem 120 *m* vor der Ladestelle am Geleise angebrachten Anschlag ausgelöst und von der Wagenachse aus angetrieben. Beim eigentlichen Auffang- und Abladevorgang wirkt die Vorrichtung vollkommen, so daß eine Gefährdung der Beamten als vermieden gelten kann. Überdies gestattet sie die gleichzeitige Aufnahme einer größeren Anzahl von Postsäcken (bis zu zwölf Stück) und soll keine wesentliche Verlangsamung der Fahrt notwendig machen.

Der Ausladevorgang vollzieht sich kurz folgendermaßen: sobald der Anschlag neben dem Geleise die von der Wagenachse angetriebene Vorrichtung in Tätigkeit gesetzt hat, ertönt ein Warnungssignal: eine Tür öffnet sich und ein Trichter schiebt sich heraus, der vorher von den Beamten mit den auszuladenden Postsäcken gefüllt worden war. Auf dem unter einem Winkel von 45° geneigten Boden gleiten diese durch eine sich öffnende Klappe auf eine entsprechend eingerichtete, aus langen Planken erbaute Holzbahn herab, während Klappe, Trichter und Tür in umgekehrter Reihenfolge wieder in ihre ursprüngliche Stellung zurückkehren.

Gleichzeitig und in ähnlicher Weise tritt die Auffangvorrichtung in Tätigkeit. Auch hier öffnet sich eine Tür: ein aus gekrümmten Gliedern bestehender Auffangarm, der während der Fahrt hart an die Wagenwand gedrückt lag, greift in einem

*) Nach der „Technischen Rundschau", Bleiblatt des „Berliner Tagblattes„.

Digitized by Google

Winkel von 23° heraus und streift die an einem Galgen neben dem Geleise aufgehängten Postsäcke ab. Die Haken, mit denen die Säcke am Galgen festgehalten werden, öffnen sich in der Fahrtrichtung und diese werden in das Innere des Wagens abgelagert. Dann treten alle Teile der Vorrichtung selbsttätig wieder in ihre ursprüngliche Ruhelage zurück und sind ohne weiteres für die erneute Betätigung auf den nächsten Bahnhof bereit.

Die ganze Vorrichtung ist während der Zeit ihrer Nichtbetätigung gesperrt und kann nicht anders als vom Anschlag und der Achse her in Tätigkeit gesetzt werden, was für die Sicherheit der Beamten von besonderer Wichtigkeit ist.

Die Auffangbahn ist 45 *m* lang und so eingerichtet, daß für die abgeladenen Postsäcke die Gefahr, unter die Räder des Zuges zu fallen, auf ein möglichst geringes Maß beschränkt ist. Da bei regelmäßiger Zuggeschwindigkeit die ausgeladenen Postsäcke trotz der Reibung noch etwa 8 bis 10 *m* auf der Auffangbahn weitergleiten, so ist diese an ihren Enden nach oben gekrümmt, so daß die Säcke auch bei größerer Fahrgeschwindigkeit nicht Gefahr laufen, aus der Auffangbahn hinausgeschleudert zu werden.

Um bei höchster Fahrgeschwindigkeit genügend Zeit für die Betätigung der selbsttätigen Vorrichtung zu bieten, ist eine Fahrtlänge von je 60 *m* für die einzelnen Fälle vorgesehen, nämlich: 60 *m* für die Lösung und das Öffnen der Wagentüren; 60 *m* für das Heraustreten des Trichters und das Hinausgleiten der Säcke auf die Auffangbahn der Station; 60 *m* für das Hereinbringen der Postsäcke von den Stationsgalgen in den Postwagen und das Zurückgleiten des Trichters ins Innere des Wagens; 60 *m* für die Schließung der Aufnahmevorrichtung des Zuges, nachdem dieser den Galgen passiert hat; 60 *m* für die Schließung und Sperrung der Türen des Postwagen; 60 *m* für die selbsttätige Außerbetriebsetzung und Sperrung der Vorrichtung bis zur Lösung durch den Anschlag auf den nächsten Bahnhöfen.

Sollen Bahnhöfe auf beiden Seiten des Geleises bedient werden, so ist natürlich auch eine doppelte Vorrichtung auf jeder Seite des Wagens nötig; und während auf eingeleisigen Strecken eine einzige Einrichtung für Züge in beiden Richtungen genügt, erfordern mehrgeleisige Linien naturgemäß eine doppelte Anlage.

Die Postwagen müssen für die Hin- und Rückfahrt gedreht werden, wie dies auch bei gewöhnlichen Wagen für die bisherigen Einrichtungen dieser Art üblich war. Die Leistungsfähigkeit der Vorrichtung ist nur beschränkt durch das Fassungsvermögen des verfügbaren Aufstapelungsraumes für die Postsäcke und das Fassungsvermögen des Abladetrichters. Das Ausladen kann aus beliebig vielen, entsprechend eingerichteten Wagen erfolgen. Wie die Railway Review mitteilt, haben die Versuche auf der Chicago- und Alton-Bahn die Möglichkeit ergeben, bei einer Zuggeschwindigkeit von 60 Meilen Postsachen im Gewicht von 360 *kg* auszuladen.

Die ersten Versuche für die neue Vorrichtung wurden in Shirley III. gemacht. Mehrmonatige Versuche zeitigten befriedigende Ergebnisse, so daß daraufhin die Ausstattung von 37 Bahnhöfen auf der Strecke zwischen Chicago und St. Louis mit 55 derartigen Vorrichtungen in Angriff genommen wurde.

Die deutschen Eisenbahnen im Kriege. Mit wie gewaltigen Schwierigkeiten die Eisenbahnen im Kriege zu ringen haben, wie die Verwaltung es aber trotzdem verstanden hat, im großen ganzen den Verhältnissen Rechnung zu tragen, lehrt der soeben erschienene Bericht des verstärkten Haushaltsausschusses des preußischen Abgeordnetenhauses über die Eisenbahnverwaltung. Wir entnehmen daraus, daß seit Beginn des Krieges fast 200.000 Mann, höhere Beamte, mittlere Beamte und Arbeiter, an die Front und an die militärischen Eisenbahnformationen abgegeben worden sind. Der Kopfbestand der Eisenbahnverwaltung ist infolge der Ersatzeinstellungen zwar nicht wesentlich herabgemindert, dagegen bleibt die Güte des Personals hinter der Güte desjenigen Personals, das noch im ersten Kriegsjahr vorhanden gewesen ist, doch teilweise zurück. Zurzeit sind etwa 80.000 Frauen und 20.000 Kriegsgefangene beschäftigt. Die Leistung der Kriegsgefangenen wird von allen Behörden mit höchstens $^2/_3$ bis $^3/_4$ bewertet, und die Frauen können selbstverständlich nicht das leisten, was ein gesunder, kräftiger Arbeiter leistet. Auch wird die Leistungsfähigkeit der Bediensteten durch die nicht immer ausreichende Ernährung beeinträchtigt.

Der Wagenpark im Innern Deutschlands ist mit minderwertigen Betriebsmitteln durchsetzt, die in großer Zahl in Belgien erbeutet worden sind. Es sind schwach gebaute und schlecht unterhaltene Wagen, auf die eine große Zahl von Betriebsunfällen zurückzuführen ist. Dazu kommt, daß der Wagenpark durch die Beförderung der Nahrungsmittel und durch die Sendungen für Rüstungszwecke ganz außerordentlich beansprucht wird. Im Jänner 1917 sind nicht weniger als 4300 Lokomotiven außerhalb Deutschlands, also in den Operationsgebieten und in den Gebieten der Bundesgenossen, tätig gewesen.

Eine weitere Schwierigkeit ist daraus entstanden, daß nach dem Beginn des Feldzuges gegen Rumänien auf dringenden Wunsch der Heeresverwaltung eine große Zahl von Handwerkern, in erster Linie Schlossern, aus den Hauptwerkstätten hergegeben werden mußte. Der innenwirtschaftliche Betrieb der deutschen Eisenbahnen ist natürlich auf den Friedensverkehr eingestellt, wenn auch die Verwaltung nach den Anforderungen der Heeresverwaltung für den Krieg gerüstet ist. Der jetzige kriegswirtschaftliche Betrieb aber hat tiefgehende Umwälzungen hervorgerufen. Die Aufgaben großer Reihuugsbahnhöfe sind völlig verschoben, und sowohl von den technischen Einrichtungen als auch von den Bediensteten werden ganz anders geartete Leistungen verlangt als vorher.

Für die Vergrößerung des gesamten Betriebsparkes ist während des Krieges noch viel mehr geschehen, als in den letzten zehn vorangegangenen Jahren. So sind allein im Jahre 1915 für 307 Millionen Mark Lokomotiven und Wagen angeschafft und für 1917 sollen sogar 429 Millionen hiefür ausgegeben werden. Nach Ausführung der vergebenen Aufträge wird der Betriebspark um 1854 fast ausschließlich schwere Güterzuglokomotiven und um ungefähr 28.000 Wagen vermehrt sein.

BUCHANZEIGEN.

Handbuch des Telephon- und Telegraphendienstes. von Franz X. Mayer, Stationsvorstand. Zweite vermehrte und verbesserte Auflage mit 50 Abbildungen und 5 Tafeln. 1916. Verlag Waldheim-Eberle A. G., Wien. Preis K 4·80.

Die neu erschienene, zweite Auflage des Handbuches weist wesentliche Verbesserungen und Ergänzungen auf. Namentlich der vollständig umgearbeitete 5. Teil faßt in aller zulässigen Kürze das Sicherungswesen der Bahnen so treffend und übersichtlich zusammen, daß der Lernende einen ausreichenden Überblick über seinen Zweck und sein weites Anwendungsgebiet erhält. Auch sonst ist mancherlei verbessert und erweitert, so daß das Buch, das auch in seiner äußeren Hülle gewonnen hat, einen guten und brauchbaren Behelf darstellt. Einige kleine Mängel sind ja geblieben (zum Beispiel bei Frage 37, 40, 65, 81, 104, 153); im großen und ganzen tun sie dem Handbuch jedoch keinen Eintrag, zumal die wichtigsten Teile, wie die Beschreibung der Einrichtungen, die Erklärung

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.
Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.
Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

der Vorgänge beim Telegraphieren, die Abhandlung über den Fernsprecher usw., einfach, klar und leicht faßlich geschrieben sind. Wünschenswert wäre es, Ruhe- und Arbeitsstrom schärfer auseinanderzuhalten, um den Lernenden, der Verwechslungen zuneigt, nicht zu verwirren. Die im 4. Teil enthaltene Anleitung zum Telegraphieren und zur Führung der Telegraphenrechnung wird sich recht nützlich erweisen. *Lorenz.*

KLUBNACHRICHTEN.

Widmungen. Herr Hofrat Koloman von Szajbely in Budapest hat für die Wohltätigkeitsmaßnahmen des Klubs K 100, Frau Baronin Alexandrine von Sochor, anläßlich des Todestages ihres verstorbenen Gemahls, für den Unterstützungsfonds nichtpensionsberechtigter Eisenbahner K 100, Fräulein Hilde Kalser als Beitrag zur Klavieranschaffung K 5 gewidmet.

Den Spendern wird hiemit der herzlichste Dank der Klubleitung ausgesprochen.

Kriegsanleihe-Versicherung!

Dem heutigen Hefte unseres Blattes liegt eine Einladun der Lebens- und Rentenversicherungsgesellschaft „Der Anker" auf Abschluß einer Kriegsanleihe-Versicherung bei, worauf besonders aufmerksam gemacht wird.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme mit Station des Franzenskanales und der Drau.

Am 11. Juni 1916 wurde im Frachtgutverkehr die Güteraufnahme von und nach den Stationen des Franzenskanales und von und nach Osijek eröffnet.

Mit dem genannten Tage ist daher der Frachtgutverkehr zwischen den vorbezeichneten Stationen untereinander, sowie zwischen diesen und den Stationen Wien (Praterkai, Nordbahnlände, Donaukaibahnhof), Pozsony, Gönyü, Győr, Ujpest, Budapest (auch Budapest-Batthyánytér) und der Donaustrecke Budapest bis einschließlich Belgrad offen.

Im Verkehre von und nach den Stationen des Franzenskanales und von und nach Osijek werden bis auf weiteres nur Gegenstände bis zum Einzelgewichte von höchstens 200 *kg* und bis 3 *m* Länge zur Beförderung übernommen.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1826. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 149

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463.070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

TROTZ DES KRIEGES

Bad Pöstyén offen!

1. Alle **BÄDER** und Kuranstalten. 2. alle **HOTELS**, auch das prachtvolle Thermia Palace (mit den Bädern verbunden) stehen zur Verfügung. Pöstyéns naturheißer Schwefelschlamm heilt eben die am häufigsten vorkommenden Felddienstkrankheiten (Folgen von Verletzungen und Erkältungen, wie zum Beispiel Gelenksteifheit, Exsudate, Rheuma, Ischias, Gicht) mit größtem Erfolg. Normaler Bahnverkehr (von Wien 3 Stunden direkter Schnellzug). Prospekte Badedirektion Pöstyén (Pistyan).

Unsere Mitglieder erhalten die bisherigen bedeutenden Ermäßigungen. Näheres durch die Vereinsleitung.

Anton Nowak & Sohn

Herren-Schneider

Spezialist für Damen- und Sportkostüme

Wien, I., ElisabethstraBe 1 (Ecke KärntnerstraBe 44)

Fernsprecher Nr. 3353.

In der Monarchie best eingeführtes **Teilzahlunghaus** der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche

liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5. K. k. hand.-ger. prot. Uhrmacher. K. k. beeideter Sachverständiger.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz, Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in prächtigster Lage mit eigenem Park

Die Hotelverwaltung

Liebe's **Anämin**

kann nicht genug empfohlen werden

bei: NERVOSITÄT, BLEICHSUCHT, BLUTARMUT, APPETITLOSIGKEIT, MAGENLEIDEN etc.

500 gr. Fl. K. 3.20, in den Apotheken.

Außerordentlich wohlschmeckend, ungemein kräftigend, appetitanregend, erzeugt raschest neues, gesundes Blut, eignet sich daher bestens nach großen Blutverlusten, also insbesondere für Verwundete.

Geschmackproben kostenlos von

J. Paul Liebe

Tetschen a. E.

Digitized by Google

PATENTE:
Österreich, Ungarn, Deutschland, Belgien, Frankreich u. England.

AMINIUM

bleifreier, giftfreier und einzig bewährter Grundanstrich als

Ersatz für Bleiminium

zeichnet sich besonders durch seine **Deckkraft** und **Ausgiebigkeit** aus, infolgedessen stellt er sich bei weitem billiger als Bleiminium.

Profesit, Anstrich in verschiedenen Tönen von großer Deckkraft und Dauerhaftigkeit, ist **besser als alle anderen Deckanstriche,** eignet sich auf **Eisen, Holz** und **Mauerwerk** usw.

Spezialunternehmung für Anstriche sämtl. Eisenkonstruktionen.

Thomas Profes

◆◆ Prag II. Wassergasse Nr. 38. ◆◆

BLAU & Co., WIEN

Werkzeug- und Werkzeugmaschinenfabrik

XX., Hellwagstraße 4-8 :-: I., Wallfischgasse 12

Fabrikation:

Präzisions-Werkzeuge, Bohrmaschinen, Schleifmaschinen

Wiederverkauf:

Drehbänke, Fräsmaschinen, Hobelmaschinen, Radialbohrmaschinen, Bohr- u. Fräswerke usw.

Preßluftwerkzeuge und ganze Anlagen

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 9/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugtrennungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Gegründet 1873. Gegründet 1873.

Bau-Unternehmung

N. RELLA & NEFFE

konz. Baumeister ◇ Ingenieur-Bureau

Zentrale: **WIEN, IX.,** Zentrale:

ZIMMERMANNGASSE NR. 12.

Filialen: Aussig, Karlsbad, Mähr.-Ostrau, Laibach, Lemberg, Triest.

Haus für Ungarn: Rella N. és unokaöcse épit. vall. R. T., BUDAPEST, IV., Vilmos Császár-ut 7.

Beton und Eisenbeton: Hoch- und Tiefbauten, Industrieanlagen, große Hallen, Brücken, Pfähle nach eigenen Systemen. Städtekanalisation, Talsperren, Wasserkraftanlagen.

Oesterreichische

Mannesmannröhren-Werke

Gesellschaft m. b. H.

Wien, IX. Währingerstraße Nr. 6,

liefern von ihren Werken in Komotau (Böhmen) und Schönbrunn (österr. Schlesien) alle Sorten nahtloser Rohre und Rohrfabrikate, insbesondere Lokomotivsiederohre, Brotan-Boxrohre, Wellrohre (Patent Pogany-Lahmann), Überhitzerelemente (System Schmidt), Rauchrohre, Weichenzugsrohre, Kupplungsmuffen resp. Waggonhülsen, Beleuchtungs- und Signalmaste, Telegraphen- und Telephonstangen (Dachständer), Wegweisersäulen usw.

Telegramme: Mannesrohr Wien. Fernsprecher: 22830, 22834, 22840, 23066, 14034.

Metallschläuche für alle Bahnzwecke

ferner:

Benzin	Dampf
Öle	Gas
Petroleum	Luft
Hochdruck	Wasser

liefert:

Erste Oesterreichische Metallschlauchfabrik

Gesellschaft m. b. H.

Fernsprecher 22797 Wien, I. Eßlinggasse 17 Fernsprecher 22797

Digitized by Google

A. Fross- Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge

WIEN, XX/1,

Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge,
Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen,
Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österreichischen internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon".

Stefan v. Götz & Söhne

WIEN, XX/1., Nordwestbahnstraße 53.

Zweigniederlassung:

PRAG, VII., Bubnaerstraße Nr. 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen,
mechanisch und rein pneumatisch. Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe. Patent-Weichensperren.

Hand u. Zugschranken mit u. ohne Vorläutesicherung.

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- u. Betriebsdienst. Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

FERNSPRECHER: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

Gesellschaft für elektrische Industrie A.-G.
Wien, I., Volksgartenstraße 3.

Elektromotoren, Dynamomaschinen, Transformatoren, Installationsmaterial.
Einrichtung von elektr. Licht- und Kraftzentralen usw.
Zweigbüros in Brüx, Graz, Klagenfurt, Leoben.
Fabrik in Weiz bei Graz.

Kitson-Licht Ges. m. b. H.

Lampen- und Metallwarenfabrik

Spezialerzeugung: **Petroleum - Starklicht-Lampen für Innen- und Außenbeleuchtung**
von 100 bis 1000 Kerzen

Fernsprecher 31268 **WIEN, VII., Kandlgasse Nr. 23** Prospekte kostenlos

CARL SEIDL & Cie.

Spedition
Kohlen u. Baumaterialien
WARNSDORF.

Betonbauunternehmung
Baron PITTEL'S Neffe

Negrelli & Co.

Gesellschaft m. b. H.

WIEN IV.
Wiedner Gürtel 10.

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Heiz- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Briketswerken in Dziedzitz (Österr. Schlesien).

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

LIMAN & PETZOLD

WIEN, XII., Pottendorferstraße 19

Fabrik für Bahnbedarf und Eisenbau

Gegründet 1865 **Gummifabriken** Gegründet 1865

SCHNEK & KOHNBERGER

Zentrale: WIEN, I., BIBERSTRASSE Nr. 14

Fabriken: Odrau (Schlesien), Kreuzberg (Böhmen), Josefsthal b. Bensen

Gummischläuche jeder Art, technische Gummiwaren, Dichtungsplatten, Isolierband usw. usw.

Schnelldreh-Revolverstahl №5%

Marke

als **Schnell-** und **Hart-Drehstahl** noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Für die Geschäftsanzeigen verantwortlich die Verwaltung der Österreichischen Eisenbahnzeitung, Wien, I., Nibelungengasse Nr. 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

ÖSTERREICHISCHE

Eisenbahn-Zeitung

Schriftleitung und Verwaltung:
Wien, I., Nibelungengasse Nr. 3
Fernsprecher Nr. 355
Postsparkassenkonto der Verwaltung: Nr. 6245
Postsparkassenkonto des Klub: Nr. 50.698
Beiträge werden nach dem vom Zeitungsausschuß festgesetzten Tarife bezahlt.

ZEITSCHRIFT DES KLUB ÖSTERREICHISCHER EISENBAHN- UND SCHIFFAHRTS-BEAMTEN

Erscheint bis auf Weiteres am 1. u. 15. jeden Monats

Bezugspreis einschl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10, halbjährig K 5
für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6
im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10
Bezugstelle für den Buchhandel:
Waldheim, Eberle A.-G., Wien, VII. Seidengasse Nr. 3—9
Einzelne Hefte 40 Heller

Heft 13 | **Wien, den 1. Juli 1917** | **XL. Jahrgang**

Böhler-Stahl

Anerkannt erstklassiges Fabrikat von stets gleichmäßiger Güte für Werkzeuge u. alle sonstigen Verwendungszwecke mit hoher Beanspruchung

Wien, I.
Elisabethstraße 12

Gebr. Böhler & Co.
Aktiengesellschaft

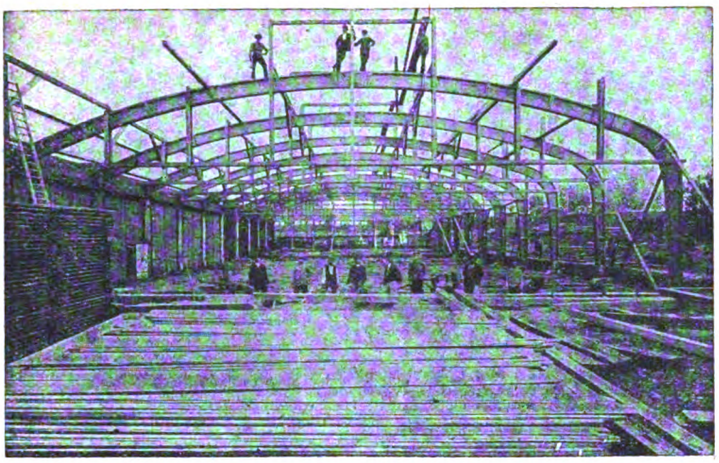
Budapest, VI.
Andrássy-út 41

Spezialfabrik für moderne

Schnelldrehbänke

Werkzeugmaschinenfabrik
Arno Plauert
Warnsdorf in Böhmen.

Digitized by Google



Montagehalle für Eisenbahn- und Militärbedarf.

Hetzer's neue Holzbauweisen.

Ausführung freitragender Hallen- und Dachkonstruktionen jeder Spannweite und Form.

Projekte, Kostenanschläge und Ingenieurbesuch kostenlos.

Bauindustrie

Gesellschaft für Baubedarf u. Bauausführung.

Wien, I., Stock-im-Eisenplatz 3/4

Fernsprecher: 4871, 7187.

„Quebracholit"-Wände „Quebracholit"-Decken

Das beste und billigste Baumaterial. Ersatz für teuere Bretterschalungen und schwere Stein- und Ziegelwände.

Prospekte und Auskünfte: **Jos. Umlauff & Co., Ges. m. b. H., Bodenbach.**

Digitized by Google

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Roessemann & Kühnemann

WIEN, IX., Porzellangasse 45

Berlin • Budapest • Prag • Lemberg • Agram

Fabrik für

Feld- und Rollbahnen, Hängebahnen, Elektrohängebahnen, Drahtseilbahnen, Waggonfabrik

Lokomotiven jeder Art

Bau von Schleppbahnen, Bremsbergen, Kühlanlagen nach bewährtem System, Betonmischmaschinen, feuersichere Türen nach Patent „Kücken"

Mollner Holzwarenfabriken und Sägewerke

ROTHMAIER & HUTJA

Gesellschaft m. b. H.

Fabriken: **Molln, O.-Ö.** an der Steyrtalbahn — Bureaus: **Wien, IX/2.** Währinger Gürtel 88

Größte Spezialfabriken Österreich-Ungarns für

Werkzeugstiele und Werkzeughefte.

Fabrikation der patentierten

Tri-Angel-Schnitt-Hefte

für Feilen und Stemmeisen, erfordern kein Vorbohren und Einbrennen; ermöglichen absolutes, dauerndes Festhalten des Werkzeuges!

Ersparnis im Betriebe 75%.

Anerkannt und in steter Verwendung bei den meisten Bahnwerkstätten des In- und Auslandes und großindustriellen Betrieben

Schaufel-, Krampen-, Hacken- u. Hammerstiele aus bester Rotbuche, Weißbuche u. Esche. **Hammerstiele aus Ia. bosnischem Dörndlholz** maschinell hergestellt, anerkannt vorzüglicher Qualität.

Sämtliche Holzbehelfe für Bahnbedarf zu den billigsten Preisen.

Alpenländische Drahtindustrie

F. Jergitsch' Söhne

WIEN

I. Friedrichstraße 4

neben Opern-Kino

Fernspr. 7480

FABRIKEN IN

WIEN, XI. Brambillagasse 11

GRAZ, Wienerstraße Nr. 186

KLAGENFURT.

Illustrierte Kataloge gratis.

Gegründet 1842. Gegründet 1842.

Bis Ende 1915 über 5300 Lokomotiven geliefert.

Telegramm-Adresse: **Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt.**
Telephon-Nummer 6 Wiener-Neustadt.

Actien-Gesellschaft

der

Lokomotivfabrik

vormals

G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Abteilung für Lokomotivbau:

Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart, für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen.

Abteilung für Kesselbau:

Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate, sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe.

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:

Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art. Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall.

Vorzüglichste Ausführung. Prompteste Bedienung.

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 — **Wien X/1** — Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 2.

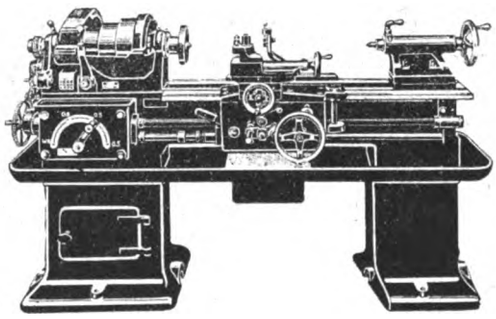
Telephon 6681.

Digitized by Google

DONAUWERK

Drehbänke

amerikanischer Bauart.



Spitzenhöhe 180 bis 300 mm.

ERNST KRAUSE & Co

PRAG II. **WIEN XX** BUDAPEST V.

M. Á. G.

Ungarische Allgemeine Maschinenfabrik A. G.

Magyar Általános Gépgyár Részvénytársaság

Automobile, Flugzeuge
Flugmotoren, Motorpflüge

Lizenzen:
Fokker u. Austro-Daimler.

Budapest, VI., Váczi ut 141.
□ Budapest-Mátyásföld. □

G. WINIWARTER

Blech- und Bleiwaren-Fabrik

WIEN, I. GETREIDEMARKT 8

Fabrik in Gumpoldskirchen (Niederösterreich)
Niederlage: Budapest, VI., Vilmos császár ut. 31

ERZEUGT UND LIEFERT BILLIGST:

Bleirohre, Bleibleche, Bleiapparate, Hartbleiarmaturen, Bleiguß jeder Art. K. k. priv. verzinkte Hilgersche Dachpfannen, System Flers, anerkannt bestes und leichtestes Eindeckungsmaterial, für alle Arten Dächer verwendbar. Bleiplomben, Bleisiphons, Bleidraht usw.

Zinnrohre, Zinnbleche, Zinndraht usw. Verzinkte, verbleite und verzinnte Eisenbleche. Verzinkte und verzinnte Eisendrähte Zinkblech, Kupferblech Weißblech, Lotzinn, Lagermetall usw.

Spezialität: Verzinkte und schwarze Well- und Trägerwellbleche für Eindeckungen, freitragende Dächer, feuersichere Wände und Türen, Brücken-, Decken- und Stiegenkonstruktionen usw.

Autogen-Gasakkumulator KRÜKL & HANSMANN

Gesellschaft m. b. H.

Wien, VI., Mollardgasse 85a, ab Mai 1917 VI., Dreihufeisengasse 3

Dissousgas- und Sauerstoff-Werke

Spezialfabrik f. autogene Schweiß- u. Schneideanlagen

Spezialkonstruktionen für Eisenbahnzwecke:

Radreifen-Ab- und Aufziehfeuer, Stationsbeleuchtungsanlagen, Schneideapparate und Dissousgasfackeln für Rettungswagen usw., Dissousgas für Signal-, Waggon- und Lokomotivbeleuchtung

Anlagen zur Erzeugung von flüssigem Sauerstoff für Sprengzwecke

Für Ungarn: Ungarische Autogen-Gasakkumulator A.-G. vorm. Ungarische Dissousgas A.-G., Budapest, IV., Koronaherceg-utca 5

Oesterreichische

Mannesmannröhren-Werke

Gesellschaft m. b. H.

Wien, IX. Währingerstraße Nr. 6,

liefern von ihren Werken in Komotau (Böhmen) und Schönbrunn (österr. Schlesien) alle Sorten nahtloser Rohre und Rohrfabrikate, insbesondere Lokomotivsiederohre, Brotan-Boxrohre, Wellrohre (Patent Pogany-Lahmann), Überhitzerelemente (System Schmidt), Rauchrohre, Weichenzugsrohre, Kupplungsmuffen resp. Waggonhülsen, Beleuchtungs- und Signalmaste, Telegraphen- und Telephonstangen (Dachständer), Wegweisersäulen usw.

Telegramme: Mannesrohr Wien. Fernsprecher: 22830, 22834, 22840, 23066, 14034.

Metallschläuche für alle Bahnzwecke

ferner:

Benzin	Dampf
Öle	Gas
Petroleum	Luft
Hochdruck	Wasser

liefert:

Erste Oesterreichische Metallschlauchfabrik

Gesellschaft m. b. H.

Fernsprecher 22797 **Wien, I. Eßlinggasse 17** Fernsprecher 22797

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 13. Wien, den 1. Juli 1917. XL. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig M 12, halbjährig M 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig F 20, halbjährig F 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Ministerwechsel. — Sprachreinheit und Sprachrichtigkeit im Eisenbahndienste. Von Dr. Franz Hilscher (Fortsetzung zu Heft 3 vom 1. Februar 1917.) — Die Regelung der Sprachenfrage bei den schweizerischen Bundesbahnen. Von Dr. Emil Weinberg, Wien. — Schiffahrt: 4. Österreichischer Wasserstraßentag. Ausbau der österreichischen Donau als Großschiffahrtsstraße. Große Hafenbauplätze in Wien. Schiffbarmachung des Oberrheins von Straßburg bis zum Bodensee. Ein bayrisches Kanalbauamt. — Verschiedenes: Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Standesbezeichnung „Ingenieur". Neuerungen im Balkanzugsverkehr. Erziehungsbeiträge für Waisen, die als Einjährigfreiwillige in Kriegsgefangenschaft geraten sind. Frachtberechnung bei Verkehrsstörungen. Bukowinaer Lokalbahnen. Zahl der Beamten und Arbeiter, Löhne und Lebensalter der Arbeiter der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahr 1915. Die Schweizer Eisenbahn im Jahre 1915. — Buchanzeigen: Donau-Jahrbuch. Österreichisches Kursbuch. — Klubnachrichten. — Geschäftanzeigen.

Zur gefälligen Beachtung!

Der Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten hat sich an die Klubleitung mit dem Ersuchen gewendet, die p. t. Klubmitglieder zum Beitritte zu obigem Vereine als ausübende oder als beitragende Mitglieder einzuladen.

Wir tragen diesem Ersuchen bereitwilligst Rechnung und legen unseren Mitgliedern diese Einladung recht eindringlich nahe.

Gilt es doch ein gemeinsames ideales Interesse des Standes der österreichischen Eisenbahnbeamten zu wahren und zu fördern, eine altehrwürdige, von Eisenbahnbeamten gegründete und zu Ehren gebrachte Pflegestätte des deutschen Liedes und der deutschen Kunst zur vollen Blüte zu entfalten und zum Mittelpunkt der künstlerischen Bestrebungen unseres Standes zu machen.

Der Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten hat unserem Klub gegenüber stets treue Kameradschaft gehalten und verdient werktätige Förderung. Auskünfte erteilt das Klubsekretariat, woselbst auch Anmeldungen entgegengenommen werden.

Die Klubleitung.

Zum Ministerwechsel.

Abermals muß infolge der politischen Verwicklungen das Eisenbahnministerium und mit ihm das Eisenbahnwesen Österreichs einen Wechsel seines obersten Leiters erfahren.

Dr. Freiherr v. Forster, dem wir anläßlich seines ersten Scheidens von seinem hohen Amte am 31. Oktober 1916 unsere, von aufrichtigster Verehrung seiner Persönlichkeit und Hochschätzung seiner Geltung und Erfolge als Fachmann erfüllten und eingegebenen Abschiedsworte gewidmet haben, verläßt neuerdings das von ihm zu so hohem Ansehen gehobene Amt.

Wir können nur wiederholen, was der berufene Verfasser jenes Abschiedswortes zum Schlusse seiner Ausführungen sagte: „Die Amtsführung Baron Forsters wird in den dankbaren Herzen seiner Mitarbeiter und Schutzbefohlenen unvergessen bleiben".

Das kaiserliche Enthebungsschreiben, in dem die Wertschätzung, deren sich Baron Forster auch an Allerhöchster Stelle erfreut, zu deutlichstem Ausdruck kommt, lautet:

„Lieber Dr. Freiherr v. Forster! Ich enthebe Sie auf Ihr Ansuchen in Gnaden von der Stelle Meines Eisenbahnministers und spreche Ihnen bei diesem Anlasse für Ihre auf diesem Posten mit aufopfernder Hingebung geleisteten ausgezeichneten Dienste Meine volle Anerkennung und Meinen wärmsten Dank aus. Indem ich Mir Ihre Wiederverwendung im Dienste vorbehalte, berufe Ich Sie in Anwendung des § 5 des Grundgesetzes über die Reichsvertretung vom 21. Dezember 1867 als Mitglied auf Lebensdauer in das Herrenhaus des Reichsrates.

Laxenburg, am 23. Juni 1917.

Karl m. p.

Clam-Martinic m. p."

Als sein Nachfolger tritt als Leiter des Eisenbahnministeriums Exzellenz Dr. Karl Freiherr v. Banhans, Direktor der k. k. Nordbahndirektion an die Spitze unseres Dienstbereiches. Der Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten hat die Ehre, wieder eines seiner ausgezeichnetsten Mitglieder als obersten Vorgesetzten aller Eisenbahner mit dem Wunsche zu begrüßen, daß es ihm vergönnt sein möge, seine uns allen wohlbekannten Eigenschaften, seine Herzensgüte, seine Leutseligkeit, seine Worttreue zum Besten seiner Untergebenen, sein Wissen und Können, seine Geschicklichkeit und seinen weiten Blick zum Besten der Allgemeinheit recht lange zu betätigen.

Seine bisherigen engeren Untergebenen werden ihn durchaus mit lebhaftestem Bedauern von seinem Posten scheiden sehen. Für sie war er wirklich nicht nur ein wohlwollender Vorgesetzter, sondern ein fürsorglicher Vater.

Digitized by Google

Sprachreinheit und Sprachrichtigkeit im Eisenbahndienste.

Von Dr. **Franz Hilscher.**

(Fortsetzung zu Heft 3 vom 1. Februar 1917.)

Daß im Bereiche der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung auf dem Gebiete der Ausmerzung überflüssiger Fremdwörter bereits manch, sehr Beachtenswertes geleistet ist, wurde in den letzten Zeilen meiner Ausführungen im Hefte 3 dieser Zeitschrift vom 1. Februar 1917 angedeutet.

Eine Auswahl des Wichtigsten möge dies dartun.

Vor allem ist hier der Abfertigungsdienst zu nennen, von dem gestützt auf das fast sprachreine und sprachrichtige „Betriebs r e g l e m e n t“*) seit einigen Jahren sowohl in den Dienstvorschriften und Erlässen, von manchen sonderbaren Rückfällen abgesehen, eine ganze Anzahl früher unentbehrlich gehaltener Fremdwörter nicht mehr verwendet werden. Als eine schöne Frucht dieses Bestrebens aus der jüngsten Zeit ist der vom 1. Februar 1917 geltende neue Personen- und Gepäcktarif der k. k. Staatsbahnen zu nennen, in dem an eisenbahndienstlichen Fremdwörtern nur mehr folgende, und zwar vereinzelt vorkommen:

Tarif, Expreßgut, Station, Privatbahn, Direktion, Reglement, normalspurig, Lokalgütertarif, loco, transit, direkte (Entfernungen) umkartiert, Motorwagen, Kontrollmaßnahmen, Expreß- und Luxuszüge, zivilrechtlich, Lösungstermine, Stadtbureau, Datum, Ziviltransportregister, Sanitätspflege, Elementarereignisse, Uniform, Kursbuch, Paket, Adresse, Wagenkurs. Einige von diesen Worten, zum Beispiel normalspurig, loco, direkt, Motorwagen, Kontrollmaßnahmen, Lösungstermin usw. dürften ihr Stehenbleiben wohl nur einem durch die übergroße Eile bei der Ausgabe des Tarifes entstandenen Versehen, andere, zum Beispiel Station, Reglement, Lokalgütertarif usw. einer zu großen Ängstlichkeit in der Schonung vermeintlich unentbehrlicher Fremdausdrücke zu danken haben. Statt ihrer wäre ohneweiters zu sagen gewesen: Schnellgut, Bahnhof, Beförderungsordnung, vollspurig, Binnengütertarif, Ort, Übergang, durchgehende, umbehandelt, Triebwagen, Überwachungsmaßregeln, Lösungstag, Stadtabfertigungsstelle, Tag und Ort, Zivilbeförderungsschein, Gesundheitspflege, Naturereignisse, Dienstkleid, Fahrplanbuch, Pack, Anschrift, Wagenlauf.

Dagegen würde man in dem neuen Tarif vergeblich die sonst und bisher so viel gebrauchten Worte suchen*): pro, per, und à (ersetzt durch „f ü r“) sub (dafür „u n t e r“), via (dafür „ü b e r“), Exemplar (dafür „S t ü c k“), spezial, speziell (dafür „besondere, besonders“), Lokalverkehr (dafür „Nahverkehr“), zitiert (dafür „angeführt“), Totaldistanz (dafür „Gesamtentfernung“), Transport (dafür „Beförderung“), Route (dafür „Bahnweg“ oder kurz „Weg“), Relation (dafür „Verkehrsbeziehung“ oder „Stationverbindung“), Kalkulation (dafür „Berechnung“), publiziert (dafür „verlautbart“), Billet (dafür „Fahrkarte“), Tour, Retour (dafür „Hin- und Rückfahrt“), Coupé (dafür „Abteil“), Fahrlegitimation (dafür „Fahrausweis), Fahrpreisdifferenz (dafür „Fahrpreisunterschied“), minimal, maximal (dafür „Mindest, Höchst“), Interesse (dafür „Rücksichten“, zum Beispiel: gemeinnützige, des Verkehrs usw.), Passagier (dafür „Reisende“), inklusive und exklusive (dafür „einschließlich und ausschließlich“), Addition (dafür „Zuzählung, auch Zusammenzählung“), Prinzip (dafür „Grundsatz“), Tabelle (dafür „Tafel“). Kombinierte Karten (dafür „gemischte“ Karten), eventuell (dafür „allfällig“), Notiz (dafür „Vermerk“), Photographie (dafür „Lichtbild“), Konstatierung (dafür „Feststellung“), Rayon (dafür „Bereich“), indirekt (dafür „durch Vermittlung“), direkt (dafür „unmittelbar“), Identifizierung (dafür „Nachweis“), Extrazug (dafür „Sonderzug“), konzedieren (dafür „zugestehen“), Kaution (dafür „Sicherheit“), normal (dafür „regelmäßig“), Legitimation (dafür „Ausweis“), legitimieren (dafür „ausweisen“), Produkte (dafür „Erzeugnisse“), Rohmaterialien (dafür „Rohstoffe“), lokal (dafür „örtlich), Domizil (dafür „Wohnort“), abnormal (dafür „außergewöhnlich“), Arbeitsturnus (dafür „Arbeitseinteilung“), Strike (dafür „Arbeitseinstellung“), Stampiglie (dafür „Stempel“), etc. (dafür „usw.“), kompetent (dafür „zuständig“), Fahrkartenrevision (dafür „Fahrkartenprüfung“), reduziert (dafür „ermäßigt“), Korporation (dafür „Körperschaft“), Exkursion (dafür „Ausflug“), Statut (dafür „Satzung“), Hilfsapparat (dafür „Hilfsgerät“), direkte Abfertigung (dafür „durchgehende Abfertigung“). Wenn auch viele von diesen Ersatzworten kein neues Gut sind, so ist doch die streng durchgeführte Anwendung so glücklich, daß man vielfach Mühe hat, sich das (vermiedene) Fremdwort erst wieder zu suchen (zu „rekonstruieren“). Der neue Tarif ist ein unwiderleglicher Beweis dafür, daß das Gerede von der Unentbehrlichkeit „Prägnanz“, Kürze usw. vieler Fremdworte eben nur eitles Gerede ist, da im Gegenteil die Deutlichkeit und Kürze des einzelnen Ausdruckes sowie die Fassung des neuen Tarifes im ganzen ganz entschieden gewonnen hat. Die Ausdrucksweise macht denselben angenehmen Eindruck wie jedes sorgfältig gepflegte und von allen wesensfremden Zutaten freigehaltene Erzeugnis menschlichen Geistes.

Rühmend muß noch hervorgehoben werden, daß in dem neuen Tarife auch einige im Kanzleistile sonst so überaus häufige sprachliche Unarten vollkommen vermieden sind. So kommt kein einzigesmal das sonst so beliebte „derselbe“ (statt des einfachen „er, sie, es“ usw.) vor; das papierene „welcher“ ist fast überall durch das dem richtigen Sprachgebrauch entsprechende „der, die, das“ ersetzt; das Binde-s ist sehr sparsam, ganz im Sinne des Deutschen Sprachvereines angewendet, zum Beispiel nicht „Ausnahms . . .“ (sondern „Ausnahmefahrpreise“ usw.), nicht Schnellzugsfahrpreis (sondern „Schnellzugfahrpreis“), nicht Heimatsschein (sondern „Heimatschein“), nicht Aus-

*) Das bekanntlich fast wörtlich mit der deutschen „Verkehrsordnung“ übereinstimmt, an deren sprachlichen Fassung der Allgemeine deutsche Sprachverein einen wesentlichen Anteil hat.

*) Die folgenden Worte sind in der Reihenfolge aufgezählt, wie die deutschen Ersatzworte im Tarife vorkommen.

Digitized by Google

gangs-Bestimmungsstation (sondern „Ausgang-Bestimmungstation) nicht Einheitssatz (sondern „Einheitsatz"), nicht Zugsverkehr (sondern „Zugverkehr"). Nicht verschwiegen soll aber noch werden, daß einige andere Unarten des Kanzleistiles leider beibehalten wurden, zum Beispiel vielfach „ab" statt „von" (zum Beispiel „ab Salzburg"), das gänzlich überflüssige „entsprechend" (zum Beispiel „entsprechender Vermerk"), „betreffend" (zum Beispiel die „betreffenden Strecken") und „bezüglich" (zum Beispiel in „die bezüglichen Preise"), beziehungsweise" (statt „und" oder „oder"), das häufige Zerdehnen der Ausdrucksweise durch Gebrauch eines oder mehrerer Hauptwörter und eines Zeitwortes, statt eines einzigen Zeitwortes, zum Beispiel „Die Bestellung der Streckenkarten . . .hat . . .zu erfolgen", statt „Die Streckenkarten sind zu bestellen"; die „Ausfolgung . . .findet . . . .statt", statt: „Die Karten werden ausgefolgt"; „ist die Bestätigung . . . .erteilen zu lassen", statt: „ist die Bestätigung einzuholen"; „zur Ausgabe gelangen", statt: „ausgegeben werden"; „haben . . .Gültigkeit", statt: „gelten" usw. Hiezu gehört auch die unrichtige Verwendung des hinweisenden Fürwortes „jener", zum Beispiel „in jenen Stationsverbindungen", „auf jener Strecke und in jener Klasse", veranlaßt durch die in der Kanzleisprache sehr oft vorkommende krankhafte Deutlichkeitsucht. Im ersten Beispiele wäre es glatt zu streichen, im zweiten durch einfaches „der" zu ersetzen. Zu den Beispielen überflüssigen Wortaufwandes der Kanzleisprache gehört auch: „die vorstehend angeführte Ermäßigung", statt einfach: „diese". Außerdem gehört das „vorstehend" (und ähnliche wie: „nachstehend", „vorbezeichnet", „obig" usw.) auch zur Gilde der anscheinend unausrottbaren Kanzleiwörter.

Ich muß aber an dieser Stelle betonen, daß ich diese Ausstellungen nur deshalb hier eingeschaltet habe, weil sie leicht zu beseitigende Flecken in dem sonst wirklich sorgfältig gewählten Sprachkleide des neuen Tarifes sind, die einmal gerügt, gewiß bei einer neuerlichen Ausgabe weggeputzt sein werden.

Ein zweites sprachlich sorgfältig bearbeitetes Werk des k. k. Eisenbahnministeriums aus neuerer Zeit sind die „Grundsätzlichen Bestimmungen für das Entwerfen und den Bau von Seilschwebebahnen . . . .", also eine technische Vorschrift, in der eine besonders große Zahl von Fremdworten durch einfache, jedermann verständliche deutsche Worte ersetzt ist, was um so verdienstlicher ist, als gerade in der technischen Fachsprache ein derartiger Vorgang von Vielen für geradzu unsinnig und verständnishindernd betrachtet wird (ein Aberglaube, der geradezu schlagend als solcher durch diese Vorschrift nachgewiesen ist).

Ich will auch hier zuerst die beibehaltenen eisenbahndienstlichen Fremdworte in der Reihenfolge anführen, wie sie in der Vorschrift auftreten: Trassenrevisionskommission, Stationskommission, politische Begehung, Station, Elektrizität, elektrotechnisch, privat, Signal, Maschine, Format, Interessen (eimal!) Profilnummer, Normalträgertypen, Motoren (einmal), Resultierende (einmal), statisch, negativ, positiv, Isolator, Isolation, Instanz, Tarif, Konzession, Kollaudierung, tabellarisch, Statistik. Man muß zugeben, in einer Vorschrift von 98 Seiten eine geradezu verschwindend kleine Anzahl, von denen freilich noch die Mehrzahl ganz leicht zu beseitigen gewesen wäre. Offenbar wollte man allen Worten nicht zu Leibe gehen, die in anderen (älteren) Verordnungen und Gesetzen verwendet und solange sie dort nicht beseitigt sind. (Vgl. über diese ängstliche Zurückhaltung meine Bemerkungen im Heft 3 dieser Zeitschrift), andere scheinen auch nur aus Versehen stehen geblieben zu sein (zum Beispiel Format, Interesse, Motor, Resultierende, statisch, Isolator, Instanz, tabellarisch usw., wofür die Ersatzwörter in jedem Verdeutschungsbuche (Sarrazin, Granzer usw.) zu finden sind.

Wie viel und wie glücklich ersetzt wurde, zeigt die Aufzählung der Ersatzworte, die wieder in der Reihenfolge ihres ersten Vorkommens angeführt sind und denen das vermiedene Fremdwort in Klammern beigesetzt ist:

Grundsätzlich (prinziiell), das Entwerfen (Projektieren), Entwurf (Projekt), Bauart, Bauweise, Ausgestaltung (Konstruktion), Begehungsentwurf (Begehungsoperat), Linienzug (Trasse), Gelände (Terrain), Einzelbestimmung (Detailbestimmung), Karte im Maßstabe von 1:25.000 (topographische Detailkarte), Lageplan (Situationsplan), Umrisse (Profile), Grundbauten (Fundamente), Beteiligte (Interessenten), Seilbahnlinie (Seilbahntrasse), Untersuchung (Revision), Übersichtslängenschnitt (Generallängenprofil), gleichlaufend (parallel), Längenschnitt (Detaillängenprofil), Bodenoberfläche (Terrain), Seildurchhang (Seilkurven), Höhenzahlen (Höhenkoten), Neigungsbruch (Niveaubruch), Hauptabmessungen (Hauptdimensionen), Kunstbauten (Objekte), Querschnitt (Querprofil), Bodenuntersuchung (Bodensondierung), Verkehrsbedürfnisse (Verkehrsinteressen), geplante (projektierte, von den Beteiligten gemeinsam (von den Interessenten im Konkurrenzwege), Stromart (Stromsystem), Sprech(Fernsprech)einrichtung (Telephoneinrichtungen), elektrisches Unterwerk (Unterstation), Bauzinsen (Interkalarzinsen), Kapitalrücklage (Kapitalreserven), Betriebstoffe (Betriebsmaterialien), Gleichstück, Ausfertigung (Pare), Verzeichnis (Tabelle), Vordruck (Formular), Doppelausfertigung (in duplo), durch die Amtsabordnung (kommissionell), Verfasser der Vorlage (Projektant), Vorentwurf (generelles Projekt), Bahnachsen (Bahntrasse), nach Kilometern eingeteilt (kilometriert), Umgrenzungslinie (Normalprofil), einfache Zeichnungen (schematische), Bauplan (Detailplan), Tragwerk (Eisenkonstruktion), Gattung und Beschaffenheit der Baustoffe, . . .Baumittel (Kategorie und Qualität des Baumaterials), zeichnerische Nachweise (graphische . .), Wärmeänderungen (Temperatur . .), selbsttätige Bremse (automatische . . .), Seilspann, -Umlenkstelle (. . .Station), Stoßwirkung (dynamische . . .), Reibungszahl (. . .Koeffizient), Schaltplan (Schaltungsschema), Seiluntersuchung (Seilrevision), offener Bogen (konkave Kurve), wagerecht (horizontal), federnde Durchbiegung (elektrische . . .), Zusammensetzung und Aufstellung (Montierung), hochwertige Baustoffe (Spezialmaterialien), Tränkung (Imprägnierung),

Digitized by Google

Niederschrift (Protokoll), Einbau (Montierung), allfällig (eventuell), Vertreter, Beamte (Organ), aus Gründen der (im Interesse), Güte (Qualität), Metallgemisch (Komposition), Antriebteile (motorische . . .), Antriebmaschinen (Motoren), Geschwindigkeitsregler (. . .regulator), Übertragung (Transmission), durch Antriebmaschinen betätigt (motorisch betrieben), Ersatzantrieb (Reservemotor), Fliehkraftbremse (Zentrifugalkraftbremse), sachliche Bestimmungen (materielle . . .), Schmiervorrichtung (Schmierapparat), etwa (zirka), Zuständigkeit (Kompetenz), Selbstschalter (automatischer Schalter), allgemeine Angaben (generelle Daten), bemessen (dimensionieren), Leitungsmittel (Leitungsmaterial), gewerbliche Anlagen (industrielle . . .), Vorüberkommende (Passanten), ungewöhnliche Anlagen (abnormale), gediegen (solid), vorläufig (provisorisch), Vordruck (Formular), drahtlich (telegraphisch), kunstgeschichtlich (kunsthistorisch), versendbar (transportabel), Erhaltung (Konservierung), Benutzungs(Betriebs)bewilligung (. . .Konsens), Urniederschrift (Originalprotokoll), Meßvorrichtungen (Meßapparate), Mannschaft (Personal), Mitwirkung (Intervention) Abänderung (Variante), Amtshandlung (Kommission), Urschrift (Original), Abschrift (Kopie), Militärbeförderung (. . . .transport).

Mit ähnlichem Erfolge und ähnlicher Gründlichkeit wurden in neuerer Zeit bei der Abfassung der sogenannten „Konzessionsbedingnisse" einer Anzahl Lokalbahnen vorgegangen. Ich nenne beispielsweise die im Verordnungsblatte für Eisenbahn und Schiffahrt Nr. 128 vom 9. November 1915 enthaltenen für Brüx—Tschopperner Höhe, ferner die in Nr. 10 vom 22. Jänner 1915 desselben Blattes für die vollspurige Lokalbahn Peggau-Deutsch-Feistritz nach Übelbach, in denen die meisten der eben aufgezählten eigensprachigen Fachausdrücke zum erstenmal angewendet wurden, weshalb ich eine ausdrückliche Aufzählung unterlasse. Ich kann jedoch nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, daß dieser löbliche Vorgang sehr vorteilhaft von der Ausdrucksweise absticht, die in den „Konzessionsurkunden" für dieselben Bahnen (zum Beispiel für die an zweiter Stelle genannte Lokalbahn in Nr. 4 des Verordnungsblattes für Eisenbahn und Schiffahrt vom 8. Jänner 1916) absticht, in denen noch alle „hergebrachten" Fremdwörter enthalten sind — sogar der „sekundäre Charakter" der Bahnlinie!

Ich will nur einige besonders treffende Ersatzwörter dieser „Konzessionsbedingnisse", die in der Seilschwebebahnvorschrift nicht vorkommen, anführen: Verkehrsstelle (Stationen und Haltestellen), Festzahl (Konstante), Seitenpackung (Steinbankett), Bahnkrone (Bahnplanum), nichtstaatliche Straßen (nichtärarische . .), Brüstungsmauer (Parapetmauer), gefestigter Damm (konsolidierter . . .), Verteilung des Kleineisens (das Detail der Verteilung des Kleinmaterials), Streckenabschnitt, Strecke (Sektion), geformt (profiliert, zum Beispiel Leisten), Gerüstwagen (Montagewagen), Reibungsgewicht (Adhäsionsgewicht) usw.

(Schluß folgt.)

Die Regelung der Sprachenfrage bei den schweizerischen Bundesbahnen.

Von Dr. **Emil Weinberg**, Wien.

Eine in der vorliegenden Zeitung Heft 15 vom 1. August 1915, erschienene Besprechung des Buches „Das Eisenbahnwesen der Schweiz" von Placid Weissenbach, gewesenen Präsidenten der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen schloß der Verfasser dieser Zeilen mit den Worten: „In dem ganzen Buche ist weder von der Dienstsprache der schweizerischen Bundesbahnen noch von irgend einer Bestimmung sprachlicher Art die Rede. Sollte bei den schweizerischen Bundesbahnen trotz der drei im Lande herrschenden Sprachen niemals eine Sprachenfrage aufgetaucht sein?" Um sich hierüber Klarheit zu verschaffen, hat sich der Schreiber dieses Aufsatzes an die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen mit der Bitte um Bekanntgabe der daselbst geltenden Grundsätze bei Anwendung der in der Schweiz herrschenden Sprachen gewendet. Diese Anfrage wurde bereitwillig und umgehend beantwortet und zugleich die Erlaubnis erteilt, die Darlegungen in einem Fachblatte zu verwerten. Für beides sei an dieser Stelle der beste Dank ausgesprochen.

Bevor jedoch auf diesen Gegenstand eingegangen wird, ist es zweckmäßig, einen kurzen Überblick über die sprachlichen Verhältnisse in der Schweiz zu geben. Nach A. Hartlebens kleinem statistischen Taschenbuch über alle Länder der Erde von Professor Dr. Umlauft, 1916, hatte die Schweiz im Jahre 1910 ungefähr 3,750.000 Einwohner. Hievon waren rund 2,600.000 (69·3%) Deutsche, 800.000 (21·3%) Franzosen, 300.000 (8%) Italiener, 40.000 (0·1%) Ladiner.

Vergleichsweise sei bei dieser Gelegenheit erinnert, daß in Österreich acht Volksstämme wohnen. Österreich besaß nach derselben statischen Quelle im Jahre 1910 eine Gesamtbevölkerung von ungefähr 28,570.000 Einwohnern. Hievon waren rund: 9,950.000 (34·8%) Deutsche, 6,440.000 (22·5%) Tschechen, 4,970.000 (17·4%) Polen, 3,520.000 (12·3%) Ruthenen, 1,250.000 (4·3%) Slowenen, 780.000 (2·7%) Serben und Kroaten, 770.000 (2·7%) Italiener und Ladiner, 280.000 (0·9%) Rumänen, 600.000 (2·1%) Fremde. Vergleicht man diese Ziffern mit den vorhergehenden, so ergibt sich, daß die Voraussetzungen für die Regelung von Sprachenfragen in der Schweiz und in Österreich ganz verschieden sind.

In der Schweiz wohnen die einzelnen Volksstämme in großen, geschlossenen Sprachgebieten. Die französischen Schweizer bewohnen die westliche Schweiz, besonders die Kantone Genf, Waadt, Neuenburg, Unterwallis, einen großen Teil von Freiburg und den Berner Jura, die italienischen Schweizer den Kanton Tessin und drei Graubündener Täler, die deutschen Schweizer bewohnen die übrigen, an Deutschland und Österreich angrenzenden Teile der Schweiz.

Auf den Gegenstand übergehend, wird bemerkt, daß die schweizerischen Bundesbahnen, die von der Generaldirektion in Bern geleitet werden, in fünf Kreise zerfallen: Kreis I: Lausanne, Kreis II: Basel, Kreis III: Zürich, Kreis IV: St. Gallen, Kreis V: Luzern.

Die Anwendung der im Lande herrschenden Sprachen ist folgendermaßen geregelt: Die Bundesverfassung der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 29. Mai 1874 setzt im Artikel 116 fest: die drei Hauptsprachen der Schweiz, die deutsche, die französische, und die italienische Sprache sind Nationalsprachen*) des Bundes. Es haben daher die Kantone und Gemeinden wie auch die Privaten der verschiedenen Sprachgebiete Anspruch darauf, daß sich die Ämter und Beamte des Bundes im Verkehr mit ihnen der betreffenden National-

*) Dieser Ausdruck bedeutet soviel wie Staatssprache.

Digitized by Google

sprache bedienen. Der noch später ausführlicher zu besprechende Bundesratsbeschluß vom 25. Jänner 1910, betreffend die Anwendung der italienischen Sprache im Kanton Tessin bildet die Bestätigung jenes durch die Verfassung gewährleisteten Grundsatzes. Die in dieser Beziehung für die Bundesverwaltung aufgestellten Regeln sind auch für die sweizerischen Bundesbahnen verbindlich. Besondere Bestimmungen über den Sprachgebrauch bestehen daher für sie nicht. Als Dienst- und Vermittlungssprache der schweizerischen Bundesbahnen dienen die drei Nationalsprachen: deutsch, französisch und italienisch.

Hinsichtlich der Sprachenkenntnisse der Beamten schreibt das „Reglement betreffend die Anstellung, die dienstliche Ausbildung und die Prüfung des Betriebspersonales" vom 4. August 1910 vor, daß die Bewerber mit wenigstens einer für den Dienst der anstellenden Verwaltung erforderlichen zweiten Sprache in genügendem Maße vertraut sein müssen. Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat im Jahre 1908 Erhebungen über die Sprachkenntnisse des Betriebsbediensteten (Bahnhofvorstände und deren Stellvertreter, Stationsvorstände, Stationsgehilfen, Einnehmer, Gepäckexpedienten, Portiere, Zugführer und Schaffner) anstellen lassen mit dem Ergebnis, daß 90% dieser Angestellten zwei oder mehr Sprachen sprechen. Die erwähnte Reglementsbestimmung wird sich in der Weise geltend machen, daß in absehbarer Zeit auch der letzte Beamte mindestens mit zwei Sprachen vertraut sein wird.

Hinsichtlich der Sprache, in der die Kreisdirektionen untereinander verkehren, gilt als Regel, daß sie ihren Schriftwechsel in der für ihren Sitz geltenden Sprache führen. Für Lausanne, den Sitz der Kreisdirektion I, ist es die französische und für Basel, Zürich, St. Gallen und Luzern, die Sitze der Kreisdirektionen II bis V, ist es die Deutsche. Die Kreise II bis V bedienen sich dementsprechend im Verkehre mit dem I. Kreise der deutschen Sprache. Umgekehrt verkehrt der I. Kreis mit den übrigen in französischer Sprache.

Zweisprachig sind die Kreise I Lausanne, II Basel und V Luzern. Der Kreis I. umfaßt französisches, in unbedeutenden Maße auch deutsches, der Kreis II deutsches und französisches und der Kreis V deutsches und italienisches Sprachgebiet. Die amtliche Bezeichnung der Bahnhöfe entspricht deren Zugehörigkeit zu den Sprachgebieten. Für die in gemischten Sprachgebieten oder in der Zone der Sprachgrenzen liegenden Bahnhöfe findet der Grundsatz der Zweisprachigkeit Anwendung. Das Verzeichnis der schweizerischen Eisenbahnen, eine Beilage zur Eisenbahnkarte der Schweiz, die vom Gütertarifbureau der schweizerischen Bundesbahnen herausgegeben wird, gibt die Bahnhofbezeichnung übereinstimmend mit der amtlichen Bezeichnung der Namen der politischen Gemeinden, z. B. Bern, Interlaken-Bahnhof, Genève, Neuchâtel, Bellinzona, Lugano.

Erlässe allgemeiner Natur der Generaldirektion werden in deutscher, französischer und italienischer Sprache herausgeben, diejenigen der zweisprachigen Kreise in den betreffenden Landessprachen. *)

Die Außenanschriften an den Fahrbetriebsmitteln sind entsprechend ihrer Zuteilung an die einzelnenKreise entweder in deutscher und französischer oder in französischer und italienischer Sprache angebracht, mit Ausnahme der Bezeichnung $\frac{\text{SBB}}{\text{CFS}}$, die aus betriebstechnischen Gründen einheitlich für das ganze Netz der schweizerischen Bundesbahnen Anwendung finden muß. Die Innenanschriften der Personenwagen sind durchwegs dreisprachig. Die Fahrpläne entsprechen hinsichtlich des Wortlautes den in Betracht kommenden Sprachgebieten, soweit die Überschriften nicht in allen drei Sprachen erscheinen.

*) Dürfte Kantonsprache bedeuten.

Meignungsverschiedenheiten grundsätzlicher Art über die Anwendung der Sprachen sind auf Grund der erwähnten Verfassungsbestimmungen ausgeschlossen.

Im Zusammenhange mit diesen Aufschlüssen der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen seien noch folgende Stellen aus einem beigelegten, gedruckten Berichte über die Verhandlungen des Bundesrates vom 25. Jänner 1910 wiedergegeben, welche die in der Schweiz maßgebenden Gesichtspunkte in Sprachfragen erkennen lassen. Mit Schreiben vom 8. März 1909 hatte die Regierung des Kantons Tessin den Bundesrat eine Eingabe der Tessiner Sektion des schweizerischen kaufmännischen Vereines über einige Tessiner Verwaltungsangelegenheiten sowie über die Anwendung der italienischen Sprache als Amtssprache im Kanton Tessin in den der eidgenössischen Verwaltung unterstehenden Bureaux und Dienstzweigen übermittelt. Der Bundesrat faßte hierüber folgenden Beschluß: 1. Die eidgenössischen Amtsstellen im Kanton Tessin, die der Bundesbahnen inbegriffen, werden angewiesen, sich im Verkehr mit der italienisch sprechenden Bevölkerung und mit den tessinischen Behörden und Amtsstellen ausschließlich der italienischen Sprache zu bedienen.

Dagegen wird das Verlangen, daß im Verkehr der Zentral, verwaltung mit den eidgenössischen Amtsstellen im Kanto-Tessin und diesen Amtsstellen unter sich der Gebrauch der italienischen Sprache als Amtssprache vorgeschrieben werden abgelehnt.

2. Die Departemente und ihre Abteilungen (d. i. des Bundesrates) werden angewiesen, sich im Verkehr mit der Regierung des Kantons Tessin und allen Organen der tessinischen Verwaltung (Departemente usw.) sowie mit Behörden und Privaten der italienischen Schweiz der italienischen Sprache zu bedienen.

Vorbehalten bleibt das Recht, in einer anderen Nationalsprache zu korrespondieren, wenn zwischen einer eidgenössischen Verwaltung und einer kantonalen Amtsstelle diesfalls eine Verständigung stattgefunden hat, sowie in Fällen der Dringlichkeit. Es seien nun einige Bemerkungen über die Voraussetzungen gestattet, welche die angeführte Lösung der Sprachenfrage in der Schweiz ermöglichten: 1. die Schweiz besteht aus großen geschlossenen Sprachgebieten, 2. die in der Schweiz gesprochenen Sprachen sind Weltsprachen. Die einzelnen Volksstämme stehen auf gleicher kultureller Höhe, 3. der größte der Teil Schweizer beherrscht von Haus aus zwei Sprachen. Dazu mag das schweizer Schulwesen sehr viel beitragen. Der Besuch der „Primärschule mit sechs bis acht Jahrgängen ist allgemein verbindlich. Nach dem sechsten Schuljahre setzt die freiwillige „Sekundär"-schule ein, eine höhere Volksschule mit zweiter Landessprache. Im Jahre 1904 gab es in der Schweiz 598 Sekundärschulen mit 44.000 Schülern, 4. die örtliche Abgrenzung der Kreise der Bundesbahnen, die mit den Sprachgebieten in einem gewissen Zusammenhang steht, läßt eine leichte Ordnung der sprachlichen Angelegenheiten zu, 5. dem Recht auf den Gebrauch der nationalen Sprache gegenüber den Amtsstellen des Bundes steht — die Schweiz ist ein aus Kantonen bestehender Bundesstaat — das Recht der Kantone auf Wahl ihrer Amtssprache gegenüber, welche sich den bestehenden Sprachgebieten anschließt. Von den 25 Kantonen sind zudem 20 Kantone einsprachig, blos 5 Kantone sind gemischtsprachig. Versuche, die Sprachgrenzen zu verschieben, scheinen in der Schweiz überhaupt nicht vorzukommen. 6. Wie aus den angeführten Beschlüssen des Bundesrates vom 25. Jänner 1910 hervorgeht, wird die italienische Sprache auch im italienischen Sprachgebiet, nicht zwischen der Zentralverwaltung und den eidgenössischen Amtsstellen und diesen Amtsstellen unter sich etwa als innere Amtssprache sowie zwischen der Zentralverwaltung und den

Digitized by Google

kantonalen Amtsstellen auch nicht in den Fällen der Dringlichkeit angewendet. Der gesunde Sinn des schweizerischen Volkes hält eine wahllose Gleichstellung der Sprachen, die die Zwecke der Zentralverwaltung gefährdet, nicht für notwendig. Man sieht in der Sprache, in der verwaltet wird, nur ein Mittel der Verwaltung, nicht den Zweck der Verwaltung auf Kosten dieser. Dies ist wohl der letzte Grund für die den Verhältnissen der Schweizentsprechende, glückliche Lösung der Sprachenfrage.

SCHIFFAHRT.

4. Österreichischer Wasserstraßentag.

Der von uns wiederholt angekündigte Österreichische Wasserstraßentag fand am 20. und 21. Juni l. J. in Wien mit vollem äußeren und hochbedeutsamen sachlichen Erfolge statt.

Die Beratungen, denen ungefähr 700 Teilnehmer trotz hochsommerlicher Bruthitze mit regster Aufmerksamkeit folgten, wurden von dem Einberufer und Vorsitzenden Se. Exzellenz Bürgermeister Dr. Richard Weiskirchner mit einer Ansprache eröffnet, in der er ausführte: „Mitten in die Sorgen, die der Krieg uns aufbürdet, aus dem mühevollen Tagewerke der Aufbringung und Verteilung der zum Leben notwendigen Nahrungsmittel, aus der Kriegswirtschaft heraus, die unsere Länder samt und sonders zum wirtschaftlichen Kriegsgebiet in der wahrsten Bedeutung des Wortes gemacht hat, sind wir zusammengekommen, um über den Bau von Wasserstraßen und Ausgestaltung des Donauweges zu beraten. Ein Wirtschaftsgebiet soll die Länder umfassen von der Nordsee hinab bis zur Adria und der unteren Donau und soll mit seinem Segen befruchten jene Gebiete im fernen Osten, welche die Kultur durch Jahrhunderte entbehren mußten. Dieses große Ziel ist unserer Anstrengungen wert, und wenn wir auch während des Krieges so viel Kulturschaffen zurückstellen mußten, dieses eine wollen wir ohne Aufschub beginnen, denn an ihm — das haben wir in diesem Krieg erkennen gelernt — hängt zum großen Teil unsere Zukunft und die Zukunft unserer Kinder. Sie werden, meine sehr geehrten Herren, beraten über die Herstellung eines österreichischen Wasserstraßennetzes und dessen Verbindung mit den Wasserstraßen des Deutschen Reiches, die Regulierung des Donaustromes zur Schaffung einer leistungsfähigen Verbindung zwischen den Mittel- und Ostmächten und alle die Maßnahmen, die zur Hebung des Binnenverkehres notwendig sind. Und wenn Sie sich der Beratung über diese umfangreichen Pläne hingeben, so grüßen Sie mit Ihrer Arbeit die Bannerträger deutschen Geistes und deutscher Tatkraft, die im fernen Osten daran sind, unsere Welthandelsstraße, die wir auf dem europäischen Teile zu Wasser ausbauen wollen, ihrerseits durch den Schienenstrang zu vollenden. Die Bagdadbahn und die kleinasiatischen Bahnen werden notwendig das Werk ergänzen, das durch unsere Wasserstraßen unverzüglich in Angriff genommen werden soll. Es ist in letzter Zeit sehr viel von unseren Kriegszielen gesprochen und hiebei festgestellt worden, daß unsere Ziele, die wir in diesem Verteidigungskrieg uns stellen müssen, nicht über das hinausgehen, was wir zur Sicherung unserer Entwicklung und unseres Lebens brauchen. Ist nicht dieser Wasserstraßentag, der ein so ausgezeichnetes Bild der Wünsche und der Sehnsucht unserer verbündeten Völker darstellt und auf dem Fragen der — sollte man meinen — für lebensstarke Völker selbstverständlichen Kulturentwicklung und Selbsterhaltung beraten werden sollen, ein lebendiger Beweis dafür, daß es uns nicht darum zu tun ist, mit dem Schwerte Beute zu machen, sondern nur darum, die wirtschaftliche Knechtung von uns abzuwehren? Wir wünschten zur Ehre des Menschengeschlechtes von unseren Feinden, daß auch sie niemals andere Ansichten gehabt hätten. Sie wollten uns der Möglichkeit unserer Entwicklung berauben, und haben erreicht, daß wir ebenso wie unsere verbündeten Armeen in heldenmütigem Kampfe zueinander stehen und füreinander eintreten, auch in unserem wirtschaftlichen und kulturellen Streben eine geschlossene Einheit bilden werden, bereit, mit dem ganzen Aufgebote sittlicher Kraft, die in unseren Völkern liegt, unsere Existenz sicherzustellen. Unser geliebter Monarch hat in Seiner Thronrede vor dem österreichischen Reichsrate erklärt: „Das Gebot des Augenblickes heischt die volle Anspannung aller Kräfte im Staate. Aber daneben dürfen wir nicht versäumen, uns für die großen Aufgaben vorzubereiten, die der Schoß der Zukunft birgt und von deren glücklicher Lösung das fernere Gedeihen des Staatswesens abhängt!" Im Geiste dieser kaiserlichen Worte wollen wir nun zur Arbeit schreiten und heiße ich Sie im Namen der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am vierten Österreichischen Wasserstraßentage herzlichst willkommen". (Lebhafter allgemeiner Beifall).

Der Bürgermeister begrüßte dann insbesondere als Vertreter der österreichischen Regierung die Minister Dr. Urban und Freiherrn von Trnka, sowie die erschienenen Regierungsvertreter der befreundeten Staaten, zahlreicher autonomer Körperschaften, öffentlicher und privater Vereinigungen, und Männer der Wissenschaft.

In das Präsidium wurden berufen: Oberbürgermeister Dr. Blüher (Dresden), Oberbürgermeister Dr. Geßler (Nürnberg), Magistratsrat Dr. Vock (Budapest) und Vizebürgermeister Hoß (Wien) als Vorsitzenderstellvertreter; ferner als Schriftführer: Bürgermeister Dr. Dinghofer (Linz), Bürgermeister Gerstenberger (Aschaffenburg), Stadtrat Frömsdorf (Breslau), Oberkurator von Steiner (Wien) und Bürgermeister Regierungsrat Schnitzler (Brünn).

Se. Exzellenz Handelsminister Dr. Urban dankte dem Bürgermeister für die freundliche Begrüßung und sagte dann: „Es gereicht mir zur Ehre und zur herzlichen Freude, die heutige Tagung des Wasserstraßentages und insbesondere die an dieser Tagung teilnehmenden Vertreter der mit uns verbündeten Staaten als Chef des Ressorts, dessen Wirkungskreis die Wasserstraßenangelegenheiten zugewiesen sind, zu begrüßen. Ich spreche diesen Gruß gleichzeitig im Namen des Herrn Ministerpräsidenten aus, der zu seinem Bedauern durch wichtige und unaufschiebbare Amtsgeschäfte verhindert ist, an diesen Beratungen teilzunehmen. An dem Gegenstand Ihrer Beratungen, der Sie bereits auf den Wasserstraßentagen in Budapast und Breslau beschäftigt hat, nimmt auch die österreichische Regierung den regsten Anteil. Es ist eine unbestrittene Tatsache, daß die Wasserstraßen in erster Linie dazu berufen sind, die Beförderung der Massengüter zu besorgen, die Beförderungskosten zu verbilligen und dadurch befruchtend auf unser Wirtschaftsleben einzuwirken Der Weltkrieg, der uns so manche neue Erkenntnisse gebracht hat, hat uns auch gelehrt, die Binnenschiffahrt in einer ganz anderen Weise als vor dem Kriege zu bewerten. Wir haben gesehen, wie die Wasserstraßen die Leistungen der Eisenbahnen, die durch die unabweislichen Bedürfnisse des Krieges auf das äußerste in Anspruch genommen wurden, erfolgreich unterstützen könnten und unterstützt haben. Somit ist die Wasserstraßenfrage gerade durch den Krieg in den Vordergrund gerückt worden, zumal sie auch bei der Regelung der wirtschaftlichen Verhältnisse der mit uns verbündeten Staaten eine große Rolle spielen wird. Mit Rücksicht auf die politische Lage bin ich leider nicht in der Lage, über die Stellungnahme der Regierung zu diesen Fragen eine Erklärung abzugeben, und ich muß mich deshalb darauf beschränken, sie herzlichst willkommen zu heißen und Ihren Verhandlungen, aus denen die

Digitized by Google

Verwaltung höchst wertvolle Anregungen schöpfen wird, namens der Regierung den ersprießlichsten und segensreichsten Erfolg zu wünschen". (Lebhafter Beifall).

An Ihre Majestäten Kaiser Karl und Wilhelm, sowie an den Herrn Erzherzog Heinrich Ferdinand wurden Ergebenheits- und Begrüßungsdrahtungen gesendet, die von Höchstdenselben huldvollst erwiedert wurden.

Die Tagesordnung umfaßte folgende Berichte: 1. Geschichte und Entwürfe der österreichischen Wasserstraßen. Berichterstatter: Stadtbaudirektor der Stadt Wien Dr. Ing. Heinrich Goldemund. 2. Bedeutung der bestehenden und der geplanten Wasserstraßen mit besonderer Hervorhebung des Donau-Oder-Kanales und seiner Verbindungen mit der Elbe und Weichsel. Berichterstatter: Reichsratsabgeordneter Max Friedmann, der die Frage vom Standpunkte der Industrie, Gemeinderat der Stadt Wien Leopold Kunschak, Mitglied des n. ö. Landesausschusses, der sie vom Standpunkte der Lebensmittelversorgung und Gemeinderat der Stadt Wien Alfons Herold, der sie vom Standpunkte des Fremdenverkehres behandelte. 3. Maßnahmen zur Hebung der österreichischen Binnenschiffahrt. Berichterstatter: k. k. Hofrat und Binnenschiffahrtsinspektor a. D. Anton Edler von Schromm. 4. Wechselbeziehungen zwischen Eisenbahn und Schiffahrt. Berichterstatter: Exz. Geheimer Rat Dr. Heinrich Ritter von Wittek, k. k. Eisenbahnminister a. D.

An die Berichte über die Punkte 1 und 2 knüpften sich lehr- und aufschlußreiche Wechselreden, an denen sich österreichische, ungarische und reichsdeutsche Redner lebhaftest beteiligten.

Auf den Inhalt der Berichte und Wechselreden werden wir in den folgenden Heften unserer Zeitschrift ausführlich zurückkommen.

Für heute müssen wir mit der Wiedergabe des einstimmig angenommenen Beschlußantrages schließen, der in kurzen Worten und Andeutungen das Ergebnis der Beratungen in Form von Forderungen an die Regierung enthält.

„Der österreichische Wasserstraßentag hält die Herstellung eines einheitlichen österreichischen Wasserstraßennetzes und dessen Verbindung mit den Wasserstraßen des Deutschen Reiches zur wirtschaftlichen Hebung der Monarchie sowie einer gesicherten Entwicklung der Volkswirtschaft der verbündeten Mittelmächte für dringend geboten.

Hinsichtlich der künstlichen Wasserstraßen verlangt der Wasserstraßentag deren rascheste Ausführung. In erster Linie ist der von Wien ausgehende Donau-Oder-Kanal herzustellen. Dieser Kanal ist mit der Elbe und Weichsel sowie mit dem westgalizischen Kohlengebiet zu verbinden. Der Anschluß wichtiger Industrieorte, insbesondere der Landeshauptstadt Brünn, ist vorzukehren. Ebenso ist auf die Ausführung weiterer Wasserstraßen nach Maßgabe der wirtschaftlichen Notwendigkeit Bedacht zu nehmen.

Da die schiffahrtstechnischen Verhältnisse der Donau an einzelnen Stellen des Stromlaufes einer Entwicklung des Verkehres Schwierigkeiten bereiten und seinerzeit auch die geplanten künstlichen Wasserstraßen der Donau neuen Verkehr zuführen werden, verlangt der Wasserstraßentag, daß die Regulierung des ganzen Stromes entsprechend den Beschlüssen der Budapester Donau-Konferenz vom September 1916 ausgeführt wird, damit er eine leistungsfähige Verbindung zwischen den verbündeten Mittelmächten darstelle.

Der Wasserstraßentag verlangt ferner die möglichste Förderung der Binnenschiffahrt sowohl auf den natürlichen als auch auf den künstlichen Wasserstraßen der Monarchie, insbesondere Herstellung ausreichender Länden und Häfen samt Geleiseanschlüssen und Lagerhäusern, Erleichterung in der Zollbehandlung, Förderung von Werftanlagen, Aufstellung entsprechender Tarife und zwar auch im Wechselverkehr mit den Eisenbahnen, Schaffung einheitlicher Betriebs- und Strompolizei-Vorschriften, Errichtung von Schifferschulen und Schaffung eines einheitlichen Binnenschiffahrtsrechtes.

Der Wasserstraßentag ist ferner der Ansicht, daß in der Erbauung der Wasserstraßen auch ein wichtiges Mittel zur Hebung der Bodenproduktion durch Meliorationsanlagen und zur Gewinnung von Wasserkräften gelegen ist.

Der Wasserstraßentag hält es endlich für wünschenswert, die Verwaltung der gesamten österreichischen Wasserstraßenangelegenheiten einheitlich zu gestalten". **(Fortsetzung folgt.)**

Ausbau der österreichischen Donau als Großschiffahrtsstraße. Am 19. Juni fand in Linz als Vorläufer des 4. Österreichischen Wasserstraßentages unter zahlreicher Beteiligung österreichischer und reichsdeutscher Kreise eine Beratung statt, bei der der Sekretär der Linzer Handels- und Gewerbekammer Dr. Bansky den Bericht über die Ausgestaltung der oberen österreichischen Donau als Großschiffahrtsweg erstattete. Im Sinne seiner Ausführungen wurde beschlossen, an die Gründung eines österreichischen Zweckverbandes für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Rhein—Main—Donau unter dem Vorsitze der Linzer Handelskammer zu schreiten und hiefür einen Vollzugsausschuß zu bestellen, in welchem sämtliche Beteiligten Sitz und Stimme erhalten. Weiter wurde die Gründung einer bayerisch-österreichischen Arbeitsgemeinschaft beschlossen, in welche der bayerische Handelskammertag und der österreichische Zweckverband je 8 Mitglieder entsenden und dem auch die Vorsitzende der beiden Verbände angehören. Die Leitung der Arbeitsgemeinschaft wird im ersten Jahre der Vorsitzende des bayerischen Handelskammertages, im zweiten Jahre der Vorsitzende des österreichischen Zweckverbandes haben.

Große Hafenbaupläne für Wien. Nach Mitteilungen der im Tagespresse sollen zwei großzügige Wiener Hafenbaupläne bereits einzelnen ausgearbeitet sein, die der Stadt Wien eine herrschende Stellung im mitteleuropäischen Verkehr und insbesondere im Verkehr mit dem Orient sichern sollen. Der eine Plan besteht darin, daß die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft auf ihre eigenen Kosten am rechten Donauufer beim Praterspitz einen großen Umschlaghafen hauptsächlich für oberdeutsche und oberschlesische Kohle errichten wird, die insbesondere nach dem Orient, der ihr als neues Absatzgebiet an Stelle der englischen Kohle eröffnet werden soll, weiterbefördert werden wird. Der zweite Plan betrifft einen von der Stadt Wien zu erbauenden neuen Donauhafen am linken Donauufer. Voraussetzung beider Pläne ist, daß der Donau-Oder-Kanal nicht bei Langenzersdorf, sondern unterhalb Wien bei den neuen Hafenanlagen münden soll. Alle technischen und sonstigen Voraussetzungen für die Ausführung beider Pläne sollen bereits erledigt sein.

Das Wiener k. u. k. Telegraphenkorrespondenzbureau fügt dieser Meldung bei, daß die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft nach langen Verhandlungen mit der Donauregulierungskommission ein langfristiges Abkommen getroffen habe, das der Gesellschaft ermöglicht, den Kohlenumschlagverkehr in Wien in der Station Zwischenbrücken zu vereinigen. Sie plant hiefür eine große Anlage in Zwischenbrücken, wo der gesamte Kohlenverkehr sowohl vom Wasser zur Bahn, als auch umgekehrt mechanisch abgewickelt werden soll.

Schiffbarmachung des Oberrheins von Straßburg bis zum Bodensee. Der Internationale Reinschiffahrtsverband Konstanz hat in einer Eingabe an das Große Badener Ministerium des Innern Karlsruhe zur beschleunigten Durchführung der Schiffbarmachung des Oberrheins von Straßburg bis zum Bodensee folgende Anträge gestellt:

1. Das Großherzogliche Ministerium möge sich mit der Reichsregierung, der Königl. Preuß. und Königl. Württem-

Digitized by Google

bergischen Regierung sowie mit den Regierungen der anderen beteiligten deutschen Staaten, mit Österreich und mit der Schweiz in Verbindung setzen und mit den Vorarbeiten zum Ausbau der auf der Oberrheinstrecke zur Erstellung kommenden Wasserwerke beginnen;

2. den Zeitpunkt für die Einreichung der Wettbewerbsarbeiten zur Schiffbarmachung der Oberrheinstrecke nach Einvernehmen mit den Wettbewerbern festsetzen;

3. mit dem Reich, den beteiligten Staaten, den in Betracht kommenden Schiffahrtsverbänden und der Großindustrie auf das Zustandekommen einer Vereinigung hinwirken, die zu einer energischen Förderung der Vorarbeiten für die Schiffbarmachung der Oberrheinstrecke Straßburg—Bodeasee befugt wäre, und

4. dahin wirken, daß das Zeitmaß des Ausbaues und die Bauart der Strecke so gewählt werden, daß die Strecke Kontanz—Basel nicht etwa in den Hintergrund tritt.

Ein bayrisches Kanalbauamt. Für die Erbauung der Staatsschiffahrtsstraßen wurde ein eigenes Kanalbauamt für das Königreich Bayern am Verkehrsministerium zu München errichtet. Ihm sind 14 Kanalbauinspektionen unterstellt.

VERSCHIEDENES.

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 10. 6. l. J. dem Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium Dr. Michael Rauscher das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens und dem mit dem Titel eines Regierungsrates ausgezeichneten Oberstaatsbahnrate Dr. Heinrich Roeder den Titel eines Hofrates mit Nachsicht der Taxen allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 9. Juni d. J. allergnädigst zu verleihen geruht: das Kriegskreuz erster Klasse für Zivilverdienste: dem Geheimen Rate Eisenbahnminister a. D. Dr. Heinrich Ritter v. Wittek; das Kriegskreuz zweiter Klasse für Zivilverdienste: im Eisenbahnministerium: den Ministerialräten Dr. Max Ritter v. Pichler, Dr. Anton Freiherrn Koblitz v. Willmburg, Johann Rihošek; dem Sektionsrate: Dr. Gustav Stockhammer, den Oberbauräten Eduard Scheichl, Karl Alter, den Oberstattsbahnräten: Johann Balmosch und Julius Born, dem Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen mit dem Titel eines Regierungsrates Eduard Germ, den Ministerialsekretären Dr. Julius Ritter v. Sagasser, Dr. Ottokar Lankaš Dr. Josef Maschek, Dr. Hugo Willner, dem Baurate Dr. techn. Egon Ritter v. Grünebaum, den Inspektoren der österreichischen Staatsbahnen Leopold Siegmund, Maximilian Taussig, Josef Fleischner, dem Ministerialvizesekretär Dr. Otto Edlen v. Steyrer; bei der Eisenbahndirektion: dem Oberbaurate Paul Dittes; im Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der österreichischen Staatsbahnen: dem Zentralinspektor der ehemaligen Staatseisenbahngesellschaft mit dem Titel eines Regierungsrates Emil Guisolan, dem Oberstaatsbahnrate Dr. Robert Seidl, dem Staatsbahnrate mit dem Titel eines Oberstaatsbahnrates Dr. Alfred Wolf-Eppinger, den Staatsbahnräten Dr. Emil Hannover, Dr. Max Winkler, Dr. Karl Burger, Dr. Josef Nasits, Dr. Siegmund Frei, dem Inspektor der österreichischen Staatsbahnen Gustav Sellner, den Bahnoberkommissären der österreichischen Staatsbahnen Dr. Emil Schwarz, Dr. Walter Müller; das Kriegskreuz dritter Klasse für Zivilverdienste: dem Ministerialkonzipisten Dr. Johann Ganglbauer; im Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der österreichischen Staatsbahnen dem Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Ernst Eichberg, dem Bahnkommissär der österreichischen Staatsbahnen mit dem Titel eines Bahnoberkommissärs Dr. Arnold Schubert, den Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Gustav Zeugswetter.

Standesbezeichnung „Ingenieur". Zufolge der mit der kaiserlichen Verordnung vom 14. März 1917, RGBl. Nr. 130, erfolgten Festlegung der Berechtigung zur Führung der Standesbezeichnung „Ingenieur" wurden die Dienststellen der k. k. Staatseisenbahnverwaltung angewiesen, in allen amtlichen Behelfen, Erlässen und Verlautbarungen vor den Namen jener Bediensteten, denen nach den Bestimmungen der kaiserlichen Verordnung diese Berechtigung zusteht oder über ihr Einschreiten zugestanden wird, das im § 1 der kaiserlichen Verordnung vorgesehene abgekürzte Kennwort „Ing." zu setzen.

Neuerungen im Balkanzugsverkehr. Bei der vor kurzem abgehaltenen Besprechung der beteiligten Eisenbahnverwaltungen über Änderungen im Balkanzugsverkehr standen, insbesondere auch Tariffragen auf der Tagesordnung. So wurde in Aussicht genommen, den Balkanzugs-Tarif durch eine Bestimmung zu ergänzen, wonach freiwillige Fahrtunterbrechungen im Verkehre mit Balkanstationen und diesen Stationen untereinander nicht zulässig sind. Bei einer freiwilligen Fahrtunterbrechung in diesem Verkehre würden infolgedessen Fahrkarten sowie Bettkarten ihre Gültigkeit zur Weiterfahrt verlieren. Eine Rückerstattung des Betrages, der auf die nicht durchgefahrene Strecke entfällt wird daher nicht geleistet werden. Bezüglich des Reisegepäcks wurde vereinbart, daß der Reisede als Reisegepäck in der Regel nur zum Reisebedarf dienende Gegenstände bis zum Höchstgewichte von 100 *kg* zur Beförderung aufgeben darf. Warensendungen, die Gegenstand des freien Handels sind, wie zum Beispiel Rosinen, Haselnüsse, Teppiche usw. sind von der Beförderung ausgeschossen. Jede Gepäckstück muß vom Absender mit Namen und Anschrift des Eigentümers in dauerhafter Weise bezeichnet werden. Ferner sollen im Verkehr mit südlich von Belgrad gelegenen Stationen unübertragbare Rückfahrkarten zum doppelten Preise der Fahrkarte für die einfache Fahrt mit 60tägiger Gültigkeit eingeführt werden.

Erziehungsbeiträge für Waisen, die als Einjährigfreiwillige in Kriegsgefangenschaft geraten sind. Das k. k. Eisenbahnministerium hat verfügt, daß der Fortbezug von Erziehungsbeiträgen für Waisen, die während der Militärdienstleistung als Einjährigfreiwillige in Kriegsgefangenschaft geraten sind, im Sinne der Bestimmungen des § 32, Z. 2, lit. a, des Pensionsstatutes und des § 31, Z. 2, lit. a, des Provisionsstatutes der k. k. österreichischen Staatsbahnen innerhalb der dort festgesetzten Altersgrenzen vom vollendeten 18. bis zum vollendeten 44. Lebensjahre der Waisen über Ansuchen jeweils auf die Dauer eines Jahres verlängert werden dürfe.

Das Gleiche gilt für Waisenpensionen und Waisenprovisionen.

Die Bewilligung des Fortbezuges ist jedoch stets von der Beibringung einer formlosen Bescheinigung (zum Beispiel einer Postkarte oder einer anderen schriftlichen Nachricht) abhängig zu machen, aus der hervorgeht, daß die betreffende Waise nach der Gefangennahme in einem Zeitpunkte, der längstens 3 Monate vor dem Wirksamkeitsbeginn der Fortbewilligung des Erziehungsbeitrages zurückliegen darf, noch am Leben war.

Digitized by Google

Frachtberechnung bei Verkehrsstörungen. Die durch den Krieg hervorgerufene Änderung in den Betriebsverhältnissen der Eisenbahnen, die auch nach dem Kriege in ihren Wirkungen andauern wird, macht es erforderlich, die Bestimmungen des Artikel 13 des Übereinkommens zum Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, daß die innerhalb 7 Tagen nach dem Tage des Eintritts einer Verkehrsstörung zur Aufgabe gelangenden Güter unter Aufrechterhaltung der für den unterbrochenen Weg gültigen Frachten zu befördern sind, nunmehr im Hinblicke auf die Häufigkeit der Umleitungen aufzuheben.

Vom 1. August 1917 an wird daher die Frachtberechnung stets über den Umleitungsweg erfolgen.

Bukowinaer Lokalbahnen. In der am 18. Juni 1917 abgehaltenen XXXI. ordentlichen Hauptversammlung der Teilhaber wurde berichtet, daß der Betriebsüberschuß des Jahres 1916 K 343·77 beträgt. Unter Berücksichtigung des Erfordernisses für die Verzinsung und Tilgung des Prioritätenanlehens ergibt sich für 1916 ein Fehlbetrag von K 19.160·23, der durch die betriebführende Verwaltung gestundet wurde. Die gesamte Stundungsschuld beläuft sich mit 31. Dezember 1916 auf K 55.739·27.

Die satzungsmäßig ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates, Otto Freiherr v. Czedik und Generalsekretär N. Messing wurden wieder und Herr Isidor Löti v. Kelenföld neugewählt. Zu Revisoren wurden die Herren Jacques Schwarz und David Fischhoff und zum Ersatzmann Adolf Mauthner gewählt. Herr Ladislaus Freiherr v. Dirsztay wurde zum Präsidenten und Otto Freiherr v. Czedik zum Vizepräsidenten neuerlich berufen.

Zahl der Beamten und Arbeiter, Löhne und Lebensalter der Arbeiter der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahr 1915. Nach den Übersichten über die Betriebsergebnisse der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1915, die dem Landtag unterbreitet worden sind, waren bei ihnen an Beamten, Gehilfen, Hilfskräften im unteren Dienste und Arbeitern, deren Diensteinkommen aus den laufenden Betriebseinnahmen gezahlt wurde, im Durchschnitt des Berichtsjahres beschäftigt:

A. an Beamten 206.742 (darunter 1506 weibliche) etatmäßige, das sind 87 (2 weibliche) mehr als im Vorjahre, und zwar 1369 (gegen das Vorjahr + 4) höhere, 63.836 (+ 183) mittlere und 141.537 (gegen das Vorjahr — 100) untere, zu denen die 1506 (+2) weiblichen gehörten, ferner 5291 (hierunter 38 weibliche), nichtetatmeßige, das sind 826 (9 weibliche) weniger als im Vorjahre, darunter 402 (gegen das Vorjahr—403) höhere, 4671 (— 690) mittlere und einschließlich der 38 — 9) weiblichen 218 (— 96) untere Beamte, insgesamt 212.03) (darunter 1544 weibliche), gegen das Vorjahr 739 (7weibliche) weniger,

B. an technischen Gehilfen 1460 (hierunter 3 weibliche), gegen das Vorjahr 243 (6 weibliche) weniger,

C. an Hilfsbeamten im unteren Dienste einschließlich der Schrankenwächter und Schrankenwärterinnen 92.229 (darunter 4525 weibliche), gegen das Vorjahr 2607 weniger (an weiblichen jedoch 797 mehr),

D. an Arbeitern 228.527 (hierunter 16.631 weibliche), von denen 80.539 (5674 weibliche) zu den Betriebsarbeitern, 75.211 (8426 weibliche) zu den Bahnunterhaltungsarbeitern und 72.777 (2531 weibliche) zu den Werkstättenarbeitern zählten, gegen das Vorjahr an Arbeitern insgesamt 5677 weniger (an weiblichen allein jedoch 12.747 mehr).

Die Gesamtzahl der im Durchschnitt des Berichtjahres beschäftigten und aus den laufenden Betriebseinnahmen besoldeten Beamten, Gehilfen, Hilfskräfte im unteren Dienste und Arbeiter ($A + B + C + D$) betrug 534.249 (worunter 22.703 weibliche Personen waren) oder 9266 weniger (jedoch 13.536 weibliche mehr) als im Vorjahre, auf 1 *km* durchschnittlicher Betriebslänge der in der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft vereinigten Staatseisenbahnen 13·34, gegen das Vorjahr 0·34 weniger. Außerdem waren im Berichtsjahre noch vorhanden. 57 (im Vorjahre 139) Regierungsbauführer und 214 (189) Zivilsupernumerare in der Ausbildung ohne Besoldung sowie 1089 (1187) Gepäckträger, die wegen gewerblicher Einnahmen eine Vergütung aus der Staatskasse nicht erhielten. Ferner wurden beim Bau neuer Bahnstrecken und beiden außerordentlichen Ergänzungs- und Erweiterungsbauten auf den im Betriebe befindlichen Strecken im Berichtsjahre 3300 (darunter 163 weibliche) Arbeiter gegen 5417 (101 weibliche) im Vorjahre beschäftigt.

Von den 449.440 Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung, die am 1. Jänner 1916 Mitglieder der alle Aufgaben der reichsgesetzlichen Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung nach der Reichsversicherungsordnung erfüllenden Abteilung *A* der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahnbetriebsgemeinschaft waren (die freiwilligen Mitglieder, auch so weit sie im Beamtenverhältnis stehen, miteinbegriffen), hatten am 1. Jänner 1916 (1915) ein Alter von

70 Jahren und darüber	896	= 0·20%	(0·21%)
65 bis 69 Jahren	3.311	= 0·74%	(0·71%)
60 „ 64 „	8.307	= 1·85%	(1·86%)
55 „ 59 „	14.551	= 3·24%	(3·02%)
50 „ 54 „	21.866	= 4·86%	(4·61%)
45 „ 49 „	30.943	= 6·88%	(6·45%)
40 „ 44 „	44.413	= 9·88%	(9·14%)
35 „ 39 „	63.569	= 14·14%	(13·49%)
30 „ 34 „	84.772	= 18·86%	(18·21%)
25 „ 29 „	96.833	= 21·55%	(22·61%)
20 „ 24 „	35.139	= 7·82%	(11·66%)
unter 20 Jahren	44.840	= 9·98%	(8·03%)

Eine vergleichende Übersicht der Tagesvergütungen und Löhne, die im Berichtjahre und in den Vorjahren bis 1895 zurück an die einzelnen Klassen der Hilfskräfte, Handwerker und Arbeiter im Durchschnitt für ein Tagewerk gezählt worden sind, läßt erkennen, daß der Durchschnittslohn dieser Bediensteten wiederum eine Steigerung gegen das Vorjahr erfahren hat. Es erhielten im Rechnungsjahre 1915 im Durchschnitt an Vergütung oder Lohn für ein Tagewerk: die Hilfskräfte des mittleren technischen Dienstes bei Zurückführung ihrer festen Monatsbesoldungen auf Tagesvergütungen M 8·27 (gegen M 7·80 und 7·50 in den beiden Vorjahren 1914 und 1913 und M 5·34 im Rechnungsjahr 1895), die Hilfskräfte im inneren Dienst (Hilfsfahrkartendrucker, Hilfsbureaudiener und Hilfsmagazinaufseher) sowie die nichttechnischen Bureaugehilfen, Kanzleigehilfen und Schreibgehilfen für Materialienverwalter M 3·95 (gegen M 3·92 und 3·89 bezw. 2·80), die Hilfskräfte im unteren Bahnhofs- und Abfertigungsdienste (Hilfsslademeister, Hilfsladeschaffner im Ortsdienst, Hilfsfahrkartenausgeber, Aushelfer, Hilfstelegraphisten, Hilfsweichensteller, Dienstanfänger des unteren Dienstes, Hilfsrangierführer, Hilfsstationsschaffner sowie Stationsgehilfen, Bahnagenten, Aushelferinnen) M 3·87 (gegen M 3·71 und 3·57 bezw. 2·33), die Hilfskräfte im unteren Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienste (Hilfsbahnwärter, Hilfsbahnhofwärter, Hilfsbrückenwärter) sowie die Schrankenwärter, Schrankenwärterinnen und die Schreibhilfen für Bahnmeister M 3·27 (gegen M 3·15 und 3·08 bezw. 1·64), die Hilfskräfte im Lokomotiv-, Maschinen-, Wagenmeister- und Schiffsdienste (Hilfsheizer, Hilfsfeuermänner, Hilfsmaschinisten, Hilfsmaschinenaufseher, Hilfswagenmeister, Hilfswagenaufseher im

Digitized by Google

Ortsdienst) sowie die Schreibhilfen für Betriebswerkmeister M 4·69 (gegen M 4·37 und 3·46 bezw. 2·52) ohne die den Hilfskräften des Lokomotivdienstes bestimmungsgemäß gezahlten Nebenbezüge des Fahrpersonals, die Hilfskräfte im Zugdienste (Hilfsschaffner und Hilfswagenaufseher im Fahrdienst) M 4·17 (gegen M 3·87 und 3·28 bezw. 1·92) ohne die den Hilfskräften des Zugdienstes bestimmungsgemäß gezahlten Nebenbezüge des Fahrpersonals, die Arbeiter im inneren Dienste (Steindrucker, Aktenhefter, Hausdiener, Ofenheizer und Scheuerfrauen bei den Eisenbahndirektionen und Ämtern, Meßgehilfen und sonstige Arbeiter) M 4·06 (gegen 3·90 M und 3·80 bezw. 2·53), die Betriebsarbeiter (Bahnhofs-, Güterbodenarbeiter, Gepäckträger, Kohlenlader, Wasserpumper, Rangierer Wagenputzer, Maschinenputzer, Schuppenfeuerleute, Schuppenreiniger, Magazinarbeiter mit Ausnahme der Arbeiter der Oberbau- und Baustoff- und der Werkstättenmagazine) Arbeiter bei den Holzzerkleinerungsanstalten, den elektrischen Beleuchtungs- und Kraftanlagen sowie bei den Schiffsanstalten, Gasanstaltsarbeiter, Dienstfrauen in den D-Zügen, Scheuerfrauen und sonstige Arbeiter im Betriebsdienste) M 4·07 (gegen M 3·88 und 3·75 bezw. 2·32), die Bahnunterhaltungsarbeiter, mit Einschluß der Hilfsrottenführer und der Arbeiter der Oberbau- und Baustoffmagazine, der Kiesgewinnungsarbeiter, der Telegraphenunterhaltungsarbeiter und der Arbeiter bei den Schwellentränkungsanstalten M 3·30 (gegen M 3·23 und 3·18 bezw. 1·99), die seit 1910 zu einer Dienstklasse vereinigten Hilfskräfte im unteren Werkstättendienste und Hilfswerkführer M 5·12 (gegen M 4·71 und 4·51 bezw. im Jahre 1895 erstere 2·71, letztere 4·06), die Werkstättenhandwerker im Tagelohn M 6·17 (gegen M 5·48 und 5·17 bezw. 2·99), die Werkstättenhandwerker im Stücklohn M 6·56 (gegen M 5·83 und 5·70 bezw. 3·95), die handwerksmäßig ausgebildeten Werkstättenhandarbeiter (Werkhelfer) im Taglohn M 5·63 (gegen M 5·05 und 4·79 bezw. 2·44), die gleichen Arbeiter im Stücklohn M 6·02 (gegen M 5·40 und 5·31 bezw. 3·49), die sonstigen Werkstättenhandarbeiter, mit Einschluß der in den Werkstätten beschäftigten Magazinarbeiter, im Taglohn M 4·41 (gegen M 4·24 und 4·04 bezw. 2·33), die gleichen Arbeiter im Stücklohn M 4·92 (gegen M 4·68 und 4·66 bezw. 3·22), endlich die Werkstättenlehrlinge M 1·21 (gegen M 1·18 in den beiden Jahren 1914 und 1913 bezw. M 1·06 im Jahre 1895).

Werden die Tagwerke und Löhne sämtlicher hier unterschiedenen 15 Klassen von Bediensteten (einschließlich der Werkstättenlehrlinge) zusammengefaßt, so ergeben sich für ein Tagwerk im Durchschnitt M 4·27 (gegen M 4 und 3·82 bezw. 2·39 in den Vergleichsjahren 1914, 1913 und 1895). Die Gehilfen, die Hilfskräfte des unteren Betriebsdienstes und die im Betriebsdienste beschäftigten ständigen Arbeiter erhalten auch für diejenigen Sonn- und Feiertage, an denen sie nicht zum Dienste herangezogen werden, sowie für die ihnen gewährten Ruhetage und Ruhezeiten den Lohn weiter, so daß sich ihr Jahresarbeitsverdienst auf das 365fache des Tagesverdienstes stellt. Auch ein Teil der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter, der insbesondere zum Ablösedienst im Betriebe herangezogen wird, erhält für alle Tage des Jahres oder, wenn er nur an einzelnen Sonntagen herangezogen wird, auch für diese Tage Lohn.

Insgesamt wurden an Lohn im Rechnungsjahre 1915 461·675 Mill. Mark für 108.142.800 Tagewerke gezahlt gegen 442·685 Mill. Mark für 110.651.553 Tagewerke im Jahre 1914, 455·295 Mill. Mark für 119.148.537 Tagewerke im Jahre 1913, 341·462 Mill. Mark für 100.663.017 Tagewerke im Jahre 1910, 198·459 Mill. Mark für 73.046.896 Tagewerke im Jahre 1900 und 142·980 Mill. Mark für 59.857.748 Tagewerke im Jahre 1895.

Die Schweizer Eisenbahnen im Jahre 1915. Die schweizerische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1915 (herausgegeben vom schweizerischen Eisenbahndepartement) ist soeben erschienen. Die nachstehende, dem Berner Bund entnommene Zusammenfassung der hauptsächlichsten Angaben enthält die wichtigsten Zahlen über die bestehenden 201 Bahnen.

Baukosten sämtlicher Bahnen F 2,174,200.000; Überschußsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung F 1,245.032 (1913: F 9.717.479); Lastensaldo der Gewinn- und Verlustrechnung F 43,530.312 (1913: F 6,301.463); Betriebseinnahmen F 225,489.000 (1913: F 279,148.000); Betriebsausgaben F 167,220.000 (1913: F 189,260.000); Überschuß der Betriebseinnahmen F 58,269.000 (1913: F 89,888.000).

Von diesem Überschuß entfallen auf die Bundesbahnen allein F 50,742.223. Die Anzahl der Unternehmen, die Betriebsausfälle erlitten, ist von 18 (im Jahre 1913) auf 68 gestiegen. Die bedenklichen Folgen des unseligen Krieges zeigt uns namentlich eine Vergleichung des Gesamtergebnisses der Sommerbahnen des Berner Oberlandes mit denjenigen des Jahres 1913.

	1915	1913
	Francs	
Betriebseinnahmen	463.230	3,498.142
Betriebsausgaben	804.857	1,897.546
Einnahmenüberschuß	—	1,600.596
Ausgabenüberschuß	341.627	—

Das Jahr 1915 verzeichnet hier somit gegenüber 1913 einen Ausfall von F 1,942.223. Unter den 17 Sommerbahnen des Berner Oberlandes ist die Niesenbahn das einzige Unternehmen, dem ein Überschuß der Einnahmen beschieden war. Weitere sechs Bahnen hatten den Betrieb nicht eröffnet und sind dank dieser Vorsichtsmaßregel von größeren Verlusten verschont geblieben. Die Lötschbergbahn erzielte einen Betriebseinnahmenüberschuß von F 1,049.839 (1913: F 1,400.610). Die Verzinsung der festen Anleihen erfordert aber F 4,114.221. Der Lastensaldo ist um F 4,028.951 größer als 1913. Die Bundesbahnen buchten im Jahre 1913 einen Überschußsaldo von F 8,039.164, im Jahre 1915 dagegen schon einen Lastensaldo von F 25,826.206. Am Einnahmenüberschuß pro 1913 gemessen, ist den schweizerischen Eisenbahnen infolge des Krieges 1914 und 1915 ein Verlust von F 63,340.000 erwachsen. Die dringende Notwendigkeit der in Aussicht stehenden „Taxerhöhung" steht daher außer Frage.

BUCHANZEIGEN.

Donau-Jahrbuch. Herausgegeben von Julius Seress, Wien, VII. Siebensterngasse 2. Preis K 8. Das Werk enthält eine zusammenfassende Darstellung des ganzen Stoffes der Donaufrage, die mit Unterstützung einer auserlesenen Schar von Fachleuten zusammengestellt ist. Aus dem Inhalte seien hervorgehoben: Chronik der Donau- und Wasserstraßenbewegung von 1915 bis 1917. — Die zwischenstaatlichen Rechtsverhältnisse der Donau. (Eine vollständige Sammlung der auf die Donau bezüglichen zwischenstaatlichen Verträge von 1815 bis 1909). — Die privatrechtlichen Verhältnisse der Donau in Deutschland, Österreich und Ungarn. — Topographie und Hydrographie der Donau. — Die Donau als Schiffahrtsweg. — Allgemeine Angaben über den des Donauverkehres. — Die Umschlagstationen, Winterhäfen und andere Einrichtungen im Donaugebiete. — Die Donaustädte. — Die Schiffahrtsgesellschaften auf der Donau. — Tarife. — Schiffswerften. — Die Donau als Reiseweg. — Schiffahrtsvereine im Donaugebiete. — Höchstleistungen auf der Donau.

Das „Donau-Jahrbuch dürfte somit den Bestrebungen zur Hebung der Bedeutung der Donau in hervorragender Weise dienen. Besonders wertvoll ist die umfassende Zusammenstellung der zwischenstaatlichen Verträge über den Donaustrom und seinem Verkehr.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.
Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher
Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichisches Kursbuch. Die soeben erschienene neue Sonderausgabe (Juni 1917) enthält die Fahrpläne der österreichischen, ungarischen, bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, sowie aller im Betriebe stehenden Linien der k. u. k. Heeresbahnen im polnischen, serbischen und rumänischen Okkupationsgebiet.

Diese Sonderausgabe ist erhältlich in allen Buchhandlungen, Tabak-Trafiken, Zeitungsverschleißen usw. oder direkt vom Verlage der Waldheim-Eberle A. G. Wien, VII., Seidengasse 3—9 gegen Voreinsendung von K 3.30 (einschließlich portofreier Zusendung).

KLUBNACHRICHTEN.

Veränderungen im Stande der Klubmitglieder für das zweite Vierteljahr 1917:

Gewählt wurden zu Ehrenmitgliedern:

Seine Exzellenz Herr Eisenbahnminister Dr. Zdenko Freiherr v. Forster;
Seine Exzellenz Herr Geheimrat Julius v. Ludvigh in Budapest;
Seine Exzellenz Herr Universitätsprofessor Dr. Alfred von der Leyen in Berlin;
Herr Präsident, Hofrat Dr. Alexander Freiherr v. Eger;
Herr Major Franz Grünebaum Edler v. Bruckwall;
Herr Inspektor Karl Hanausek;
Herr Hofrat Koloman v. Szájbély in Budapest.

Eingetreten ist unterstützendes Mitglied:

Maschinenbau A. G. vormals Breitfeld, Daněk & Cie. in Wien.

Gestorben sind die ordentlichen Mitglieder:

Gustav Bernklau, Oberinsektor i. R.;
Dr. Max Freiherr v. Buschman, k. k. Sektionschef i. R.;
Johann Rotky, k. k. Hofrat.

Stand mit Ende Juni 1917: 8 Ehrenmitglieder, 1 lebenslängliches Mitglied, 590 ordentliche, 29 außerordentliche, 50 unterstützende, zusammen 678 Mitglieder.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Nr. 1181 I 17/4 am 17. Juni 1917.

Betreff: Aufnahme von Maschinenbauingenieuren.

Bei der k. k. Staatseisenbahnverwaltung werden in nächster Zeit mehrere Maschinenbauingenieure (Absolventen der Maschinenbauschule an einer technischen Hochschule) als Maschinenassistenten (X. Dienstklasse, Anfangsgehalt K 1600 und systemisiertes Quartiergeld) und Absolventen der höheren Staatsgewerbeschulen als Beamtenaspiranten mit einem Adjutum von K 100 monatlich Aufnahme finden.

Gesuche (K 2 Stempel) mit allen nötigen Beilagen (Tauf- oder Geburtsschein, Heimatschein, Prüfungszeugnisse, Leumundsnote) und Angabe des militärdienstlichen Verhältnisses sind sofort im Expedite der k. k. Staatsbahndirektion Wien, XV. Mariahilferstraße 132, einzureichen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Personenschiffverkehre Budapest—Esztergom und Budapest—Kalocsa.

Der tägliche Personenschiffverkehr auf der Strecke Budapest—Esztergom wird diesjährig mit erster Fahrt
von Budapest nach Esztergom am 16. Juni,
von Esztergom nach Budapest am 17. Juni
eröffnet.

Der bisher zwischen Budapest und Paks unterhaltene tägliche Personenschiffverkehr im gemischten Dienste wird vom 16. d. M. angefangen auf die Strecke Budapest—Kalocsa ausgedehnt.

Fahrpläne und Auskünfte sind bei der Direktion in Wien und bei den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 15. Juni 1917.

Eröffnung der Güteraufnahme mit Pancsova und des Lokalschiffverkehres zwischen Zemun und Pancsova.

Am 16. Juni 1917 wird die Güteraufnahme von und nach Pancsova im Frachtgutverkehre mit den Stationen Wien (Praterkai, Nordbahnlände, Donaukaibahnhof), Pozsony, Gönyü, Györ, Ujpest, Budapest (auch Budapest-Batthyánytér), den Stationen der Donaustrecke Budapest bis einschließlich Belgrad, den Stationen des Franzenskanales und der Stationen Osijek eröffnet.

Am gleichen Tage wird der Lokalschiffverkehr zwischen Zemun und Pancsova eröffnet.

Wien, am 14. Juni 1917.

Aufnahme von Maschineningenieuren und absolvierten Staatsgewerbeschülern. Im Staatseisenbahndienste können absolvierte Maschineningenieure sowie Absolventen der höheren Staatsgewerbeschulen (Maschinenbaufach), erstere als Maschinenassistenten mit dem Jahresanfangsgehalte von K 1600 nebst dem systemisierten Quartiergelde, letztere als Volontäre mit einem Adjutum von K 100 monatlich, sofortige Aufnahme finden.

Gestempelte Gesuche sind, belegt mit Tauf-(Geburts-), Heimatschein, Sittenzeugnis der Zuständigkeitsbehörde, Militärdokument und Studienzeugnissen bei der k. k. Nordwestbahndirektion in Wien, XX., bis zum 1. Juli 1917 einzubringen.

K. k. Nordwestbahndirektion.

„ATLAS" Lebens-, Militärdienst- und Renten-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft

Wien, I., Franz Josefs Kai 1 („Atlashof").

Die XVII. ordentliche Generalversammlung dieser Gesellschaft hat am 18. Juni 1917, stattgefunden. Aus dem erstatteten Geschäftsberichte geht hervor, daß sich die Produktion bedeutend gebessert hat.

Die Prämienreserve und die Prämienüberträge haben sich um K 890.017·78 auf K 13,367.407·43 erhöt. Nach Abzug der für die Versicherten ausgeschütteten Dividende von K 89.144·15 verbleibt ein Betriebsüberschuß von K 143.815·59. Hievon werden K 60.000·— als Aktionär-Dividende bezahlt, K 27.008·50 dem Kriegsreservefonds zugeführt, welcher somit die Höhe von K 100.000·— aufweist und K 10.000·— als weiterer Beitrag dem Dividendenfonds der Versicherten überwiesen.

Auf die ersten fünf Kriegsanleihen wurden K 4,900.000·— gezeichnet.

Außerordentlich wohlschmeckend, ungemein kräftigend, appetitanregend, erzeugt raschest neues, gesundes Blut, eignet sich daher bestens nach großen Blutverlusten, also insbesondere für Verwundete.

Geschmackproben kostenlos von

J. Paul Liebe
Tetschen a. E.

Anton Nowak & Sohn
Herren-Schneider
Spezialist für Damen- und Sportkostüme
Wien, I., Elisabethstraße 1 (Ecke Kärntnerstraße 44)
Fernsprecher Nr. 3353.

Georg Zugmayer & Söhne
Fabrik: Waldegg, N.-Ö.
Komptoir: Wien, I., Bräunerstraße 10
liefern in bester Qualität: Kupferplatten für Feuerbüchsen (bis 3200mal 10.000 mm). Siederohrstutzen und Kupferrohre ohne Naht. Kupfer-, Voll- und Hochstangen. Kupferdraht, rund und gekehlt. Kupferbleche in allen Dimensionen. Kupfernieten, Beilagscheiben, Aluminiumbleche u. m. a. Raffination von Alt- und Abfallkupfer auf Walz- und Guß-Raffinade-Kupfer.

Digitized by Google

Oesterreichische Flugzeugfabrik Aktiengesellschaft Wiener-Neustadt

Lieferantin der k. u. k. Heeresverwaltung
und der k. u. k. Marine

A. LANNA
PRAG
Wasserbau- u. Bahnbau-Unternehmung

K. k. priv. Erste Florids- dorfer Tonwaren-Fabrik

Lederer & Nessényi Akt.-Ges.
Floridsdorf u. Wien, I. Operngasse 14.

Offerieren in bester Qualität billigst:

Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort-, Kanal-, Luft-, Wein-, Säure-, Petroleumleitungen, Durchlässe usw. Schornsteinaufsätze und Deckplatten, Apparate und Gefäße für chemische und fabriktechnische Zwecke, Rauchröhren für Lokomotiv-Heizhäuser, Rinnen aller Art.

Kanalsohlen-Auskleidungen, Klinker- und Mosaikplatten zur Pflasterung von Gängen, Küchen, Trottoirs, Höfen, Stallungen usw., Ausgüsse und Pissoirs, Schamotteziegel. Mörtel, Platten, Formsteine usw. Badewannen und Fliesen, glatt u. dessiniert.

Übernahme kompletter Rohr-Kanalisierungen und Pflasterungen.

Preiskurant, Dessinblätter und Voranschläge auf Wunsch gratis und franko.

Gesellschaft für elektrische Industrie A.-G.
Wien, I., Volksgartenstraße 3.

Elektromotoren, Dynamomaschinen, Transformatoren, Installationsmaterial.
Einrichtung von elektr. Licht- und Kraftzentralen usw.
Zweigbüros in Brüx, Graz, Klagenfurt, Leoben.
Fabrik in Welz bei Graz.

Erste Eisenbahnwagen-Leihanstalt
Wien, I., Schottenring 28.
Fernsprecher 21824. Werkstätte und Depotplatz: D.-Wagram.
Vermietung von normalspurigen Eisenbahn-Güterwagen, Kastenwagen mit großem Laderaum, Kühlwagen, Zisternenwagen, Weintransportwagen.

Südbahnhotel Semmering
2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café
mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.
Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz, Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler“ in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 149

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

Digitized by Google

Dobrzaner Schamotte- Kaolin- und Werke A.-G.

Direktion PILSEN.

Schamottesteine jeder Form und Größe in zweckentsprechenden Qualitäten f. Hochöfen, Stahlöfen, Koksöfen, Kupolöfen, Schweißöfen, Zement-Glasöfen usw.
Spezialqualität: Dob Drei Stern.

Dinassteine Spezialmarke SIEMAR.

Fußbodenplatten größter Härte DOB GRANIT.

Glasierte Wandplatten in jeder Farbe.

Quarzsande sortiert in jeder Körnung für Sandstrahlgebläse, Herdsand, Sande für Glasindustrie, Eisenbahnbedarf.

Kaolin feinst geschlemmt, naturweiß, für Papier-Fabrikation, chemische Industrie usw.

BLAU & Co., WIEN

Werkzeug- und Werkzeugmaschinenfabrik

XX., Heilwagstraße 4-8 :-: I., Wallfischgasse 12

Fabrikation:

Präzisions-Werkzeuge, Bohrmaschinen, Schleifmaschinen

Wiederverkauf:

Drehbänke, Fräsmaschinen, Hobelmaschinen, Radialbohrmaschinen, Bohr- u. Fräswerke usw.

Preßluftwerkzeuge und ganze Anlagen

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 9/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Regulier-Vorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Gegründet 1873. Gegründet 1873.

Bau-Unternehmung

N. RELLA & NEFFE

konz. Baumeister ◇ Ingenieur-Bureau

Zentrale: **WIEN, IX.,** Zentrale:

ZIMMERMANNGASSE NR. 12.

Filialen: Aussig, Karlsbad, Mähr.-Ostrau, Laibach, Lemberg, Triest.

Haus für Ungarn: Rella N. és unokaöcse épit. vall. R. T., BUDAPEST, IV., Vilmos Császár-ut 7.

Beton und Eisenbeton: Hoch- und Tiefbauten, Industrieanlagen, große Hallen, Brücken, Pfähle nach eigenen Systemen. Städtekanalisation, Talsperren, Wasserkraftanlagen.

LIMAN & PETZOLD

WIEN, XII., Pottendorferstraße 19

Fabrik für Bahnbedarf und Eisenbau

„FOX-ALL“ Hochdruck-Dichtungsplatten

Alleinige Lieferanten

POPPER, FISCHL & Co., Wien

II/1. Lichtenauergasse 1.

Kitson-Licht Ges. m. b. H.

Lampen- und Metallwarenfabrik

Spezialerzeugung: **Petroleum - Starklicht-Lampen für Innen- und Außenbeleuchtung**

von 100 bis 1000 Kerzen

Fernsprecher 31268 **WIEN, VII., Kandlgasse Nr. 23** Prospekte kostenlos

Eisenwarenfabriken Čenkov

MORITZ ARNDT, Prag

Erzeugung von eisernen Baubeschlägen, Dauerbrand- und Blechmantelöfen. Eisenfässern, Schwellenschrauben

Digitized by Google

A. Fross- Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge

WIEN, XX/1,

Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge,
Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen,
Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österreichischen internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon".

Stefan v. Götz & Söhne

WIEN, XX/1., Nordwestbahnstraße 53.

Zweigniederlassung:

PRAG, VII., Bubnaerstraße Nr. 37.

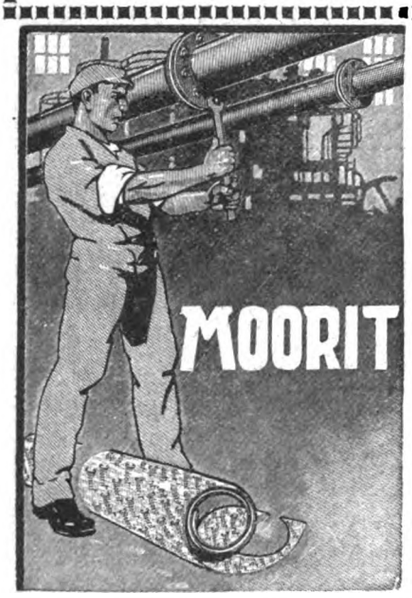
Eisenbahn-Sicherungsanlagen,
mechanisch und rein pneumatisch. Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe. Patent-Weichensperren.

Hand u. Zugschranken mit u. ohne Vorläutesicherung.

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- u. Betriebsdienst. Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

FERNSPRECHER: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.



Der intelligente Maschinist

verwendet für seine Dichtungen

nur

Erstklassiges Dichtungsmaterial

in Platten und Ringen, für höchste Dampfspannungen, Temperaturen und überhitzten Dampf etc.

Muster und Prospekte gratis.

JOSEFSTHALER GUMMIFABRIK. WIEN IX/4, Alserbachstraße 11.

Erzeugung sämtlicher technischer Gummiartikel für alle Zwecke der △ Industrie, für Eisenbahn- und Schiffahrtsgesellschaften. △

Aktien-Gesellschaft der Emaillir- werke und Metallwaarenfabriken

AUSTRIA

ZENTRALBUREAU:

WIEN, IX/1, Liechtensteinstraße Nr. 22

FABRIKEN:

BRÜNN (Mähren) **KNITTELFELD** (Steiermark) **BRÜX** (Böhmen)

Modernste Einrichtungen ▫ ▫ Arbeiteranzahl 4300

o o FERNSPRECHER: WIEN 13.639—20.228 o o

Neu errichtet:

Ständige Auskunftsstelle für alle Fragen der Kehrrichtbeseitigung

CARL SEIDL & Cie.

Spedition

Kohlen u. Baumaterialien

WARNSDORF.

Steirische

Gußstahlwerke A.-G.

Zentrale: Wien, VI., Gumpendorferstraße 15

Werke: Judenburg, Steiermark.

Werkzeugstähle in vorzüglicher Qualität und in allen Härtegraden für jeden Verwendungszweck. ooo
Schnelldrehstähle von höchster Leistungsfähigkeit. ooo
Konstruktionstähle für Maschinen- und Autobau. ooo
Schmiedestücke, roh und bearbeitet. ooo
Gesenkschmiedestücke in tadelloser Ausführung. ooo
Autofedern von unerreichter Güte. ooo

Schnelldreh-Revolverstahl №5%

als **Schnell-** und **Hart-Drehstahl** noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Für die Geschäftsanzeigen verantwortlich die Verwaltung der Österreichischen Eisenbahnzeitung, Wien, I., Nibelungengasse Nr. 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

ÖSTERREICHISCHE

Eisenbahn-Zeitung

Schriftleitung und Verwaltung:
Wien, I., Nibelungengasse Nr. 3
Fernsprecher Nr. 355
Postsparkassenkonto der Verwaltung: Nr. 6245
Postsparkassenkonto des Klub: Nr. 50.698
Beiträge werden nach dem vom Zeitungsausschuß festgesetzten Tarife :-: bezahlt. :-:

ZEITSCHRIFT DES KLUB ÖSTERREICHISCHER EISENBAHN- UND SCHIFFAHRTS-BEAMTEN

Erscheint bis auf Weiteres am 1. u. 15. jeden Monats

Bezugspreis einschl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10, halbjährig K 5
für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6
im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10
Bezugstelle für den Buchhandel:
Waldheim, Eberle A.-G., Wien, VII. Seidengasse Nr. 3—9
Einzelne Hefte 40 Heller

Heft 14 | Wien, den 15. Juli 1917 | XL. Jahrgang

Varta-Accumulatoren

für Gleichstrom-Sicherungs-Anlagen u. Telegraphenbetrieb

Stromquelle für Flügelkupplungen, Sperrfelder, elektr. Tastensperren, Spiegelfelder, Preßgasvorsignalanlagen, Zählwerke etc.

OESTERREICHISCHE VARTA-ACCUMULATOREN Gesellschaft m. b. H.

WIEN, IV. WAAGGASSE 17/19.

Spezialfabrik für moderne

Schnelldrehbänke

Werkzeugmaschinenfabrik
Arno Plauert
Warnsdorf in Böhmen.

Digitized by Google

PATENTE:
Österreich, Ungarn, Deutschland, Belgien, Frankreich u. England.

AMINIUM

bleifreier, giftfreier und einzig bewährter Grundanstrich als

Ersatz für Bleiminium

zeichnet sich besonders durch seine **Deckkraft** und **Ausgiebigkeit** aus, infolgedessen stellt er sich bei weitem billiger als Bleiminium.

Profesit, Anstrich in verschiedenen Tönen von großer Deckkraft und Dauerhaftigkeit, ist **besser als alle anderen Deckanstriche,** eignet sich auf **Eisen, Holz** und **Mauerwerk** usw.

Spezialunternehmung für Anstriche sämtl. Eisenkonstruktionen.

Thomas Profes

◆◆ Prag II. Wassergasse Nr. 38. ◆◆

CARL SEIDL & Cie.

Spedition

Kohlen u. Baumaterialien

WARNSDORF.

AUSTRO DAIMLER

POLDISTAHL

Werkzeugstahl, Konstruktionsstahl, Schmiedestücke, Achsen u. Federn für Waggons und Lokomotiven.

POLDIHÜTTE

Generaldirektion und Kaufmännische Direktion

WIEN, III. INVALIDENSTRASZE 5-7

Zentralverkaufsbüro **WIEN** III. Ditscheinergasse 1

Zentralverkaufsbüro **PRAG** II. Mariengasse 55

SCHIESSL & Co.,

WIEN, VI.,

GUMPENDORFERSTRASSE 15

ooo

Werkzeuge und Meßinstrumente für Eisenbahn-Werkstätten Bahnerhaltung und Bahnbau.

Digitized by Google

Dobrzaner Schamotte- Kaolin- und Werke A.-G.

Direktion PILSEN.

Schamottesteine jeder Form und Größe in zweckentsprechenden Qualitäten f. Hochöfen, Stahlöfen, Koksöfen, Kupolöfen, Schweißöfen, Zement-Glasöfen usw.
Spezialqualität: Dob Drei Stern.

Dinassteine Spezialmarke **SIEMAR.**

Fußbodenplatten größter Härte **DOB GRANIT.**

Glasierte Wandplatten in jeder Farbe.

Quarzsande sortiert in jeder Körnung für Sandstrahlgebläse, Herdsand, Sande für Glasindustrie, Eisenbahnbedarf.

Kaolin feinst geschlemmt, naturweiß, für Papier-Fabrikation, chemische Industrie usw.

Alpenländische Drahtindustrie

F. Jergitsch' Söhne

WIEN
I. Friedrichstraße 4
neben Opern-Kino
Fernspr. 7480
FABRIKEN IN
WIEN, XI. Brambillagasse 11
GRAZ, Wienerstraße Nr. 186
KLAGENFURT.
•• Illustrierte Kataloge gratis. ••

OESTERREICHISCHE
BAUGESELLSCHAFT
für
VERKEHRS- U. KRAFTANLAGEN
vormals
ALB. BUSS & CIE.
WIEN
VIII. ALSERSTRASSE NR. 35
TELEGRAMM-ADRESSE: TIEFBAU WIEN.
FERNSPRECHER NR. 37502

Ausführung von Wasserkraftanlagen, Elektrizitätswerken, Fernleitungen bis zur vollständigen Inbetriebsetzung nach eigenen Plänen. Pneumatische Fundationen von Brücken und Wehren, Trocken- und Naßbaggerungen. Beton- und Betoneisenkonstruktionen. Industrie- und Feldbahnen. Tiefbauten in den schwierigsten Verhältnissen. Ausführung von Eisenkonstruktionen aller Art, namentlich große Schützenbrücken, Maste usw. in eigenen Werkstätten. Begutachtung und Projektierung von Ingenieurarbeiten.

ED. AST & CO.
HOCHBAU
UND
TIEFBAU
WIEN, IX.
LIECHTENSTEINSTRASSE 41

Aktiengesellschaft für Bauunternehmungen
WESTERMANN & COMP.
WIEN, I., DOROTHEERGASSE 7
Telegrammadresse: Westermanncomp.
Durchführung aller Arten Bauausführungen. Hoch-, Tief-, Eisenbetonbauten, Fundierungen usw.

Oesterreichische
Mannesmannröhren-Werke
Gesellschaft m. b. H.
Wien, IX. Währingerstraße Nr. 6,

liefern von ihren Werken in Komotau (Böhmen) und Schönbrunn (österr. Schlesien) alle Sorten nahtloser Rohre und Rohrfabrikate, insbesondere Lokomotivsiederohre, Brotan-Boxrohre, Wellrohre (Patent Pogany-Lahmann), Überhitzerelemente (System Schmidt), Rauchrohre, Weichenzugsrohre, Kupplungsmuffen resp. Waggonhülsen, Beleuchtungs- und Signalmaste, Telegraphen- und Telephonstangen (Dachständer), Wegweisersäulen usw.

Telegramme: Mannesrohr Wien. Fernsprecher: 22830, 22834, 22840, 23066, 14034.

Metallschläuche für alle Bahnzwecke

ferner:

Benzin	Dampf
Öle	Gas
Petroleum	Luft
Hochdruck	Wasser

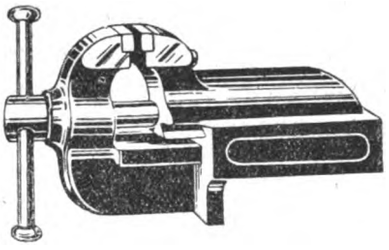
liefert:

Erste Oesterreichische Metallschlauchfabrik
Gesellschaft m. b. H.
Fernsprecher 22797 Wien, I. Eßlinggasse 17 Fernsprecher 22797

Digitized by Google

DONAUWERK

Parallel-Schraubstock
System Boley.



Kräftige, solide Ausführung.
:: Backen auswechselbar. ::

ERNST KRAUSE & Co
PRAG II. WIEN XX. BUDAPEST V.

Oesterreichische
Brown Boveri-Werke A.-G.

WIEN
X. Gudrunstraße 187.

Elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungsanlagen, Dynamos und Motoren aller Größen und Spannungen für Gleichstrom, Drehstrom und Wechselstrom, Turbogeneratoren, Transformatoren, Spezialmotoren für verschiedenste Zwecke, wirtschaftlichster Antrieb von Ringspinnmaschinen, Antrieb von Papiermaschinen usw., elektrische Personen- und Lastenaufzüge, elektrisch betriebene Krane und Kranausrüstungen, elektrisch betriebene Pumpen und Kompressoren, Förderanlagen, Walzwerksantriebe usw., Gleichstrom- und Wechselstrom-Bahnen normal- oder schmalspurig für Personen- oder Lastenbeförderung, Bergbahnen, Grubenbahnen, elektrische Lokomotiven, Grubenlokomotiven, Trambahnwagenausrüstungen, elektrische Zugsbeleuchtungen nach eigenem, bestbewährtem System, Eisenbahnsicherungsanlagen usw.

Vertretungen und Ingenieurbureaux:

Brünn, Graz, Linz, Mähr.-Ostrau, Mähr.-Schönberg, Prag, Reichenberg Teplitz, Triest.

G. WINIWARTER

Blech- und Bleiwaren-Fabrik

WIEN, I. GETREIDEMARKT 8

Fabrik in Gumpoldskirchen (Niederösterreich)
Niederlage: Budapest, VI., Vilmos császár ut. 31

ERZEUGT UND LIEFERT BILLIGST:

Bleirohre, Bleibleche, Bleiapparate, Hartbleiarmaturen, Bleiguß jeder Art. K. k. priv. verzinkte Hilgersche Dachpfannen, System Flers, anerkannt bestes und leichtestes Eindeckungsmaterial, für alle Arten Dächer verwendbar. Bleiplomben, Bleisiphons, Bleidraht usw.

Zinnrohre, Zinnbleche, Zinndraht usw. Verzinkte, verbleite und verzinnte Eisenbleche. Verzinkte und verzinnte Eisendrähte. Zinkblech, Kupferblech Weißblech, Lotzinn, Lagermetall usw.

Spezialität: Verzinkte und schwarze Well- und Trägerwellbleche für Eindeckungen, freitragende Dächer, feuersichere Wände und Türen, Brücken-, Decken- und Stiegenkonstruktionen usw.

Österreichische Bahnbau- und Industrie-Gesellschaft m. b. H.

Fernruf 23301 **Wien, VIII., Albertgasse 34** Fernruf 23301

Telegramm-Adresse: Telefon-Austrobahnbau

Bau von normal- und schmalspurigen Gleisanlagen unter Garantie behördlicher Übernahme.

SKODAWERKE A.-G.

IN PILSEN.

Stahlformguß jeglicher Form bis zu den größten Abmessungen und Gewichten in zweckentsprechender Qualität. Roh oder bearbeitet.

Spezialartikel: Dynamostahl von höchsterreichbarer, magnetischer Eigenschaft. Massenschwungräder bis zu 150 m Umfangsgeschwindigkeit. Schiffs-Steven und Ruder. Turbinenteile. Hunteräder und Radsätze für Bergwerke und Feldbahnen. Hartstahl von höchsterreichbarer Härte und Zähigkeit für Hartzerkleinerung und Zementfabrikation.

Schmiedestücke aus Siemens-Martin-, Nickel- und Spezialstahl bis zu den größten Abmessungen und Gewichten.

Spezialartikel: Hohlgeschmiedete Turbinenteile, Schiffswellen und Kurbelwellen usw.

Eisenbahnmaterial: Radreifen, Achsen und Räderpaare für Lokomotiven und Waggons, Radsterne, Herzstücke.

Zahnräder und Kammwalzen mit gegossenen und gefrästen Zähnen. Einfache u. mehrfache Winkelzahnräder.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 14. Wien, den 15. Juli 1917. XL. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — **für das Deutsche Reich:** Ganzjährig M 12, halbjährig M 6; — **im übrigen Auslande:** Ganzjährig F 20 halbjährig F 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller

INHALT: Neuerungen in der österreichischen Krankenversicherung. (Fortsetzung zu Heft 12). — Alkohol und Verkehrswesen. Vortrag von Dr. Max Josef Metzger, Hauptleiter der österr. Kreuzbündniszentrale, Graz. (Fortsetzung folgt). — Technische Rundschau. Bau eiserner Personenwagen in Deutschland. Automatische Kuppelung von Eisenbahnfahrzeugen. — Schiffahrt: Schiffbarmachung des Inn. Neue ungarische Wasserstraßen- und Hafenbaupläne. Ausbau des Memler Hafens. Die Schiffbarnehmung des Oberrheins. — Verschiedenes: Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Die Leistungen der Eisenbahner während der zehnten Isonzoschlacht. Eine neue Kaukasusbahn. Zuständigkeit des bayrischen Verkehrsministeriums. Eisenbahnwesen in der Türkei. — Buchanzeigen: Summarischer Bericht der Handels- und Gewerbekammer in Brünn. — Geschäftanzeigen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Neuerungen in der österreichischen Krankenversicherung.

(Fortsetzung zu Heft 12).

b) Zulässige Beschränkungen.

Die hieher gehörenden Bestimmungen des § 9 c sind bis auf die Ziffer 1 und 2 vollständig neu. Die Ziffer 1 besagt, daß für erkrankte Versicherte, die sich während ihrer Krankheit außerhalb des Sprengels der Kasse aufhalten, allgemein oder unter gewissen Voraussetzungen an Stelle der Krankenpflege eine Erhöhung des Krankengeldes mindestens um 75 h tritt. Das geltende Krankenversicherungsgesetz ließ in § 24, Ziffer 1, diese rechtliche Möglichkeit nur hinsichtlich jener Mitglieder zu, die nach Ausscheiden aus einer versicherungspflichtigen Beschäftigung die Kassenmitgliedschaft freiwillig fortsetzten. Gleichwohl haben die meisten Krankenkassen in ihren Satzungen allgemein festgesetzt, daß allen (bei den k. k. österr. Staatsbahnen ist dies nur hinsichtlich der sogenannten „Erwerblosen" bestimmt worden (§ 14, Abs. 10, des Statuts) außerhalb des bahnärztlichen Sprengels sich aufhaltenden Mitgliedern an Stelle der ärztlichen Hilfe und der Heilmittel ein um die Hälfte höheres Krankengeld zu gewähren ist, welche Maßregel sonach bisher gesetzwidrig war und erst jetzt durch die Novelle eine rechtliche Unterlage erhalten hat.

Die Ziffer 2 des § 9 c behandelt die Frage der Kürzung des Krankengeldes bei vorsätzlich oder durch Schlägereien, Raufhändeln sowie Trunkenheit herbeigeführten Krankheiten und ist dem § 24, Z. 2, des k. k. G. fast wörtlich entnommen.

Was die Neuerungen anbelangt, so sind dies die folgenden:

α) Durch die neue Bestimmung der Ziffer 3 werden die Krankenkassen ermächtigt, durch Satzungen anzuordnen, daß Versicherten, die gleichzeitig anderweitig gegen Krankheit versichert sind und dieses anderweitige Versicherungsverhältnis nicht binnen 3 Tagen nach erfolgter Erkrankung der Kasse bekanntgeben, das Krankengeld soweit gekürzt wird, daß es zusammen mit dem aus der anderweitigen Versicherung bezogenen Krankengelde den Barlohn des Versicherten nicht übersteigt.

Diese Bestimmung ist einer ähnlichen Bestimmung der deutschen Krankenversicherung nachgebildet und durch die Erwägung begründet, daß den Krankenkassen gegen die Doppelversicherung, dem gefährlichsten Feind jeder Versicherung für Krankheits- und Dienstunfähigkeitsfälle, eine Waffe nicht versagt werden kann.

β) Es ist klar, daß bei Angestellten, die im Erkrankungsfalle ihren vollen Lohn oder Gehalt fortbeziehen, ein gegründetes Bedürfnis nach Krankengeld im allgemeinen nicht besteht. In dieser Erwägung haben die Krankenkassen der Eisenbahnen seit jeher in ihre Satzungen Bestimmungen aufgenommen, wonach das Krankengeld erst nach Einstellung der ständigen Bezüge des Kranken gebührt. Diese Bestimmungen waren aber im Gesetze nicht begründet. Bei den k. k. Staatsbahnen waren sie allerdings nicht gesetzwidrig, weil die Bediensteten, auf welche sie sich in erster Reihe bezogen haben, das heißt die definitiven Bediensteten, als „mit festem Gehalte" angestellt im Sinne des § 2 K. V. G. des gesetzlichen Krankenversicherungspflicht nicht unterliegen, so daß bezüglich dieser Bedienstetengruppe die Satzungen der Kasse als an das Gesetz nicht gehalten (vgl. den ersten Satz des § 53

Digitized by Google

K. V. G.) alles bestimmen können, was ihnen zweckmäßig erscheint. Auch die Aushilfsbediensteten und die Diurnisten der k. k. österr. Staatsbahnen, die im Krankheitsfalle nur durch 3 Monate den Lohn fortbeziehen, können füglich als gesetzlich nicht versicherungspflichtige Festangestellte angesehen werden. Wenigstens würde dieser Standpunkt der diesbezüglichen Spruchpraxis des Verwaltungsgerichtshofes ohneweiters Rechnung tragen. Bei den Privatbahnen hingegen, wo ein jeder Angestellte der gesetzlichen Krankenversicherungspflicht unterworfen ist und die Krankenkasse daher hinsichtlich der Leistungen an alle Mitglieder dieser Kasse an das Gesetz gehalten ist, bedeutet die in Rede stehende Bestimmung der Novelle eine nachträgliche gesetzliche Gutheißung des bisher nur tatsächlichen Zustandes.

Die in Rede stehende Bestimmung enthält aber eine Einschränkung, die bei den Eisenbahnkrankenkassen bisher nicht vorgesehen war, und zwar, daß für die Nichtgewährung des Krankengeldes an solche Bedienstete diesen eine entsprechende Beitragsermäßigung zu bewilligen ist.

Diese Einschränkung, der sich ungeachtet der oben erwähnten Freiheit vom Gesetzeszwange aus Gleichmäßigkeitsrücksichten auch die Staatsbahnkrankenkasse wird fügen müssen, erfordert die Beantwortung der Frage, um wieviel der Krankenkassenbeitrag herabzusetzen ist, damit diese Herabsetzung „entsprechend" wäre, das heißt dem Ersparnisse der Krankenkasse an Krankengeldern verhältnismäßig gleichkommen würde. Soweit es sich um solche Bedienstete handelt, die während der ganzen Krankenunterstützungsdauer Anspruch auf Fortbezug des Gehaltes oder Lohnes besitzen (bei den k. k. österr. Staatsbahnen haben definitive Bedienstete im Krankheitsfalle durch ein volles Jahr Anspruch auf Fortbezug des Gehaltes und Quartiergeldes, also durch die ganze Unterstützungsdauer, selbst wenn diese das Höchstausmaß von 52 Wochen beträgt), ist die Ermittlung dieser Verhältnismäßigkeit leicht. Es genügt nämlich festzustellen, welcher Betrag von den Gesamtausgaben der Krankenkasse auf die Zahlung der Krankengelder entfällt und der so berechnete Verhältnissatz kann auch der Herabsetzung des Beitrages zugrunde gelegt werden. Der gegenwärtige Beitrag von 2% ermäßigt sich daher, da die Krankengelder ungefähr 40% der Kassenausgaben ausmachen, auf 1·2%. Schwieriger ist jedoch die Feststellung des Beitrages bei solchen Bediensteten, die nur während eines Teiles ihrer Krankenunterstützungsdauer auf den Fortbezug des Lohnes Anspruch haben, dagegen für den Rest dieser Zeit in den Bezug des Krankengeldes gelangen. Zum Beispiel: ein Aushilfsunterbeamter der k. k. österr. Staatsbahnen nach abgelegter Prüfung mit mehr als 5jähriger Dienstzeit (Kassenmitgliedschaft) bezieht während der Krankheit durch 3 Monate seinen Lohn und bekommt sodann, wenn er noch weiter bis zur 52. Woche nach dem Krankheitsbeginne krank bleibt, durch die folgenden ungefähr 39 Wochen das Krankengeld. Die Schwierigkeit ergibt sich daraus, daß verläßliche statistische Unterlagen über die Dauer des Krankenstandes solcher Bediensteten (und Bediensteter überhaupt) sowie über die für die Krankengeldbezugfrist maßgebende Mitgliedschaftsdauer nicht vorliegen. Nach unserer Anschauung dürfte es aber mit den obwaltenden Verhältnissen vollständig im Einklange stehen, wenn für diese Gruppe von Bediensteten die Ersparung aus dem Nichtbezuge des Krankengeldes mit ungefähr 30% angenommen und daher ihr gegenwärtig 2% des Lohnes betragender Beitrag auf 1·4% herabgesetzt würde.

γ) Die hieher gehörende Bestimmung der Ziffer 5 des § 9 c ist aus naheliegenden Gründen für die Eisenbahnkrankenkassen ohne größere Bedeutung. Die bezogene Ziffer läßt nämlich zu, daß die Wöchnerinnenunterstützung nur an solche Wöchnerinnen gewährt wird, die innerhalb der letzten 12 Monate, vom Tage der Entbindung an gerechnet, wenigstens durch 6 Monate in einer versicherungspflichtigen Beschäftigung gestanden sind.

δ) Wichtiger ist für die Eisenbahnkrankenkassen der letzte Absatz des § 9 c, wonach die Satzungen für einzelne Heilmittel und Heilbehelfe angemessene Höchstbeträge mit der Wirkung festsetzen können, daß die Kasse nur bis zu diesen Höchstbeträgen für die Kosten aufkommt oder zur Beschaffung Zuschüsse leistet und daß der Minister des Innern die in den Satzungen festgesetzten Höchstbeträge nach eigenem Ermessen abändern kann.

Diese Bestimmung hat ihren Grund einerseits in den durch den Krieg geschaffenen Verhältnissen (große Zahl von Krüppeln) und andererseits in einer vor annähernd einem Jahre gefüllten Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes, wonach die Kassen unter Umständen verpflichtet sind, selbst die teuersten Ersatzglieder den Kranken beizustellen, soferne es ihr Krankheitszustand unbedingt erfordert. Die Kassen sollen nämlich durch die in Rede stehende Vorschrift gegen allzu große Inanspruchnahme aus diesem Belange geschützt werden. Damit nun andererseits dieser Schutz nicht über den Rahmen der Notwendigkeit hinausgeht, soll der Minister des Innern die Machtbefugnis besitzen, erforderlichenfalls zum Schutze der Kranken gegen die Kassen einzugreifen.

12. Die Vermögensgebarung der Krankenkassen ist in den §§ 25 bis 30 der Novelle in wesentlichen Punkten abweichend von dem geltenden Krankenversicherungsgesetze geregelt. Dieser Regelung haben bis auf gewisse Abweichungen die Vorschläge des eingangs erwähnten Körberschen Programms (§§ 44 bis 48) und die darauf aufgebauten Bestimmungen der Beckschen Gesetzesvorlage betreffend die Sozialversicherung zur Grundlage gedient. Demzufolge empfiehlt es sich zur näheren Erläuterung der genannten Bestimmungen auf die Begründungen der letzterwähnten Gesetzesvorlage zurückzugehen. Nach der Novelle sind die Beiträge in den einzelnen Lohnklassen im gleichen Verhältnisse zum durchschnittlichen Arbeitsverdienste festzusetzen (§ 25, Abs. 3) und der durchschnittliche Arbeitsverdienst ist für jede Lohnklasse in § 7 mit festen Ansätzen angegeben. Hingegen haben das „Programm" und die genannte Becksche Gesetzesvorlage die Beiträge in Verhältnis zum Krankengeld bringen wollen. Nach dem „Programme" sollte allgemein der zur Bestreitung

Digitized by Google

der ärztlichen Hilfe und der Heilmittel erforderliche Beitragsteil unabhängig vom Krankengelde, demnach gleichmäßig, für alle Lohnklassen veranschlagt werden. Diese Vorschrift, die damals wegen der nur für diese Leistungen Teilversicherten unentbehrlich war, hätte aber zu einer verhältnismäßig viel stärkeren Belastung der unteren Lohnklassen geführt, die zudem nicht immer durch die tatsächlichen Verhältnisse gerechtfertigt wäre, da erfahrungsgemäß die Versicherten der höheren Lohnklassen die sogenannten Naturalleistungen (ärztliche Hilfe und Heilmittel) nicht selten in höherem Maße in Anspruch nehmen. In der Absicht, die hieraus für die unteren Lohnklassen entspringenden nachteiligen Folgen auszuschließen, sah schon die erwähnte Gesetzesvorlage und sieht nunmehr auch die Novelle von der erwähnten Vorschrift des Programmes als einer verbindlichen Regel ab, gestattet aber ihre fallweise Anwendung, indem sie in § 25, Abs. 2 folgendes festsetzt: „Doch können bei Bemessung der Beiträge die Kosten der Krankenpflege ganz oder teilweise ohne Unterschied der Lohnklassen besonders veranschlagt werden". Diese Vorschrift wird nach unserer Anschauung von den Eisenbahnkrankenkassen kaum angewendet werden, wiewohl sie bei ihnen einen sehr fruchtbarrn Boden finden würde. Es kommen zwar bei diesen Kassen „Teilversicherte" der oberwähnten Art vor. Definitive Bedienstete der Eisenbahnen, die, wie oben näher ausgeführt worden ist, im Krankheitsfalle an Stelle des Krankengeldes ihre ständigen Bezüge fortgenießen, sind eigentlich nur auf Naturalleistungen der Kasse versichert. Würde man aber für alle diese Bediensteten (ohne Rücksicht auf Arbeitsverdienst des Einzelnen) gleich hohe Krankenkassenbeiträge festsetzen, so müßte der Beitrag — um die Leistungsfähigkeit der Masse zu erhalten — nicht nach dem Arbeitsverdienste der niedrigsten Lohnklasse, sondern nach dem Arbeitsverdienste der mittleren Lohnklasse bestimmt werden. In diesem Falle wären aber die Bediensteten mit niedrigerem Bezuge übermäßig belastet, wogegen den Bediensteten mit höheren Verdiensten eine Entlastung an Beiträgen zukommen würde, was vom sozialpolitischen Gesichtspunkte sicher nicht gutgeheißen werden könnte. Hiezu kommt noch, daß — wie oben erwähnt — erfahrungsgemäß höher entlohnte Bedienstete auch die Naturalleistungen der Kasse häufiger und reichlicher in Anspruch nehmen, als die Bediensteten mit niedrigeren Bezügen. Auf Grund dieser Erwägungen würde es sich auch nicht empfehlen, hinsichtlich derartiger Teilversicherter (definitiver Bediensteten) von dem Arbeitsverdienste überhaupt abzusehen, also den Beitrag nicht nach dem Arbeitsverdienste, sondern zum Beispiel auf folgende Art zu bestimmen: Bei den k. k. österr. Staatsbahnen betragen die Kosten der Krankenversicherung nach Abzug der Krankengeldkosten 4 Mill. Kronen. Bei 200.000 Versicherten entfallen an einen Versicherten K 20 im Jahre, Der Beitrag eines definitiven Bediensteten zur Krankenkasse beläuft sich also auf K 20 im Jahr, ohne Rücksicht darauf, ob sein Arbeitsverdienst zum Beispiel K 1500 oder K 3000 beträgt.

Wenigstens müßten der Ausführung eines solchen Vorganges eingehendere Prüfungen der Gebarung der Kasse für mehrere Jahre vorangehen und daher reiche statistische Unterlagen vorhanden sein.

Eine bedeutungsvolle Abweichung vom geltenden Krankenkassenversicherungsgesetze enthält der letzte Absatz des § 25, der bestimmt, daß die gesamten Beiträge für einen Versicherten und eine Woche nicht mehr als 4 Zehntel des durchschnittlichen täglichen Arbeitsverdienstes betragen dürfen. 40% für eine Woche sind bei Lohnzahlung für 6 Tage der Woche rund 6·66% vom Tagesverdienste, also bedeutend mehr, als bisher als Höchstausmaß gegolten hat ($4^1/_2$% des Taglohnes). Jene Kassen, die, ihren Verpflichtungen selbst nach Erhöhung des Beitrages auf das erwähnte Höchstausmaß nicht nachkommen können, gelten allgemein nicht als lebensfähig. Demnach muß entweder ihre Auflösung oder eine andere Maßregel gegen sie in Betracht gezogen werden.

Von grundsätzlicher Bedeutung ist die im § 26 der Novelle nunmehr zugelassene Abstufung des Ver- Versicherungsbeitrages mit Rücksicht auf wesentliche Unterschiede in den Krankheitsgefahren. Diese Einführung ist nicht etwa mit einer weitgehenden Gefahrenklassifikation nach dem Vorbild der Unfallversicherung gleichbedeutend, sondern stellt sich nur als eine weitere Ausgestaltung des bereits im geltenden Krankenversicherungsgesetze festgelegten Grundsatzes (§ 48) dar, für mit besonders hoher Krankheitsgefahr verbundene Betriebe höhere Beiträge zu bestimmen. Die weitere Ausbildung dieses Gedankens, welche die Novelle enthält, wird die Krankenkassen in die Lage versetzen, die Versicherung sehr ungünstiger Risken ohne übermäßige Insanpruchnahme der übrigen Versicherten durchzuführen. Die Abstufung der Beiträge nach dem Alter wird ganz ausdrücklich als unzulässig erklärt, wofür jedenfalls naheliegende sozialethische Erwägungen maßgebend waren. Die besprochenen Beitragsabstufungen werden wohl nur für die Bezirkskrankenkassen von Bedeutung sein können, weil nur dort Versicherte verschiedener Betriebsarten vorkommen. Bei Betriebskrankenkassen und daher auch bei den Eisenbahnkrankenkassen wird von dieser Einrichtung kaum Gebrauch gemacht werden können.

In den Bestimmungen des § 28 (Bestimmung des Begriffes „Reservefond", Mindesthöhe des Reservefonds), § 29 (Art der Anlage der Vermögensbestände der Krankenkassen) und des § 30 (Vorgang bei Vorhandensein von Gebarungsüberschüssen, oder Gebarungsabgängen der Krankenkasse), werden schon wegen ihres inneren Wertes zweifellos auch von allen Eisenbahnkrankenkassen in ihre Satzungen zu übernehmen sein.

(Schluß folgt.)

Digitized by Google

Alkohol und Verkehrswesen.

Vortrag von Dr. **Max Josef Metzger**, Hauptleiter der österr. Kreuzbündniszentrale, Graz, gehalten im Klub österreichischer Eisenbahn und Schiffahrtsbeamten am 18. April 1917.

Wer heute eine Reise unternehmen will, der geht zum Bahnhof, löst sich seine Fahrkarte, setzt sich in den Schnellzug und dampft davon. Dem heutigen Menschen ist das etwas so Selbstverständliches, daß er kaum darüber sich Gedanken macht, ob auch das Gefühl der Sicherheit, mit dem er sich in den Zug setzt, so ganz berechtigt ist. Wohl kaum einer gibt sich einmal Rechenschaft darüber, welche Unsumme von Vorbedingungen der verschiedensten Art zusammenwirken müssen, um ihm die Reise zu ermöglichen, um die Sicherheit zu gewährleisten, die das Verkehrswesen in geradezu bewundernswerter Art erreicht hat. Die Beschaffenheit des Stoffes der Schienenstränge, der Weichen und ihrer Hebel usw., der Maschinen, Kessel, der Bremsen, die Bauart der Brücken, die Festigkeit der Dämme usw., alles kann von Bedeutung sein. Verhältnismäßig geringe Fehler der Betriebsmittel können ganz unerwartet einen großen Unfall hervorrufen. Doch spielen diese Umstände bei der Verursachung von Betriebsunfällen immerhin nur eine verhältnismäßig sehr geringe Rolle. Nach den Statistiken tragen an den Verkehrsunfällen nur in 16% die mangelhafte Ausführung der Bahn oder der Betriebsmittel die Schuld. Auch Witterungsverhältnisse (Nebel, Schneestürme usw.) wirken nur bei 12% der Unfälle mit. Und böswillige Einwirkung fremder Personen kommt gar nur in 4% der Unfälle in Betracht. Viel bedeutungsvoller als diese mehr äußeren Einflüsse sind für die Betriebssicherheit des Verkehrs gewisse seelische Vorbedingungen, auf denen im Grunde die ganze Verkehrssicherheit in der Hauptsache ruht: Pflichtgefühl, Gewissenhaftigkeit, Aufmerksamkeit, Geistesgegenwart, Ruhe der Nerven, Geschicklichkeit und wie sie alle heißen. Diese moralischen und intellektuellen Erfordernisse sind die eigentlichen Tragpfeiler, auf denen die Sicherheit des Verkehrswesens allein fest gegründet ist. Diese Eigenschaften bei allen Bediensteten des Verkehrswesens auf das höchste zu steigern, alles auszuräumen, was sie herabzumindern vermag, muß die Hauptfrage einer weitschauenden Verkehrsverwaltung sein, die Aufgabe aller derer, denen irgendwelche Verantwortung für die Sicherheit des Verkehrswesens obliegt, vom Bahnamtsvorstand bis hinauf zum leitenden Ministerium. Die oberste Behörde insbesondere wird sich diese Aufgabe angelegen sein lassen müssen, nicht nur aus dem berechtigten Ehrgeiz heraus, die größtmöglichste Sicherheit des Verkehrswesens zu erreichen, sondern auch aus wirtschaftlichen Gründen. Denn die Beträge, die infolge von Betriebsunfällen an sachlichen Kosten und persönlichen Entschädigungen aufgewendet werden müssen, bedeuten eine sehr starke Bedrohung der ganzen Ertragsfähigkeit gerade der Eisenbahnverwaltung. Beispielsweise hat das Müllheimer Eisenbahnunglück vor einigen Jahren dem Badischen Staat allein gegen 2 Millionen Mark Kosten verursacht.

Nun schauen wir einmal hinein in das wunderbare Lebewesen — Mensch! Die seelischen Fähigkeiten und Eigenschaften, deren Vorhandensein und Ausbildung von so großer Bedeutung ist für die Sicherheit des Verkehrswesens, haben ihre körperliche Grundlage im Gehirn und im Nervenbau des Menschen. Hier hat das Denken und Wollen, hier haben die triebhaften und die bewußten Tätigkeiten ihr Werkzeug und ihre unumgänglich notwendige stoffliche Unterlage, von deren Unversehrtheit die ersten durchaus abhängig sind.

Der Hauptsitz und Sammelpunkt des ganzen Nervenbaues ist das Gehirn. Es it eine große schlammige Masse, deren graue Rinde zur Unterbringung einer möglichst großen Oberfläche in kleinem Raum in ungezählte Spalten und Furchen gegliedert ist. Das Gehirn selbst zerfällt in Großhirn und Kleinhirn. Die Fortsetzung des Gehirnes ist das Rückenmark des Menschen, von dem alle die unendlich weitverzweigten Nerven ihren Ausgang nehmen. Es ist wie ein wunderbar ausgedehntes Netz von Telegraphendrähten, das sich durch den ganzen Körper hindurchzieht, und das im Gehirn seinen Hauptsitz, gleichsam das Haupttelegraphenamt, besitzt.

Ungezählte Aufnahmestellen besitzt der menschliche Körper. Am feinsten gebaut und an bestimmter Stelle vereinigt sind die des Gesichtssinnes, des Gehörs, dann die des Geruches und Geschmackes. Unzählbar sind die Empfangsstellen des Tastsinnes oder Gefühles, die über die ganze Oberfläche der Haut hin verstreut sind. Von außen kommen die Reize aller Art an diese Aufnahmestellen heran. Und mit ungeheuerer Schnelligkeit werden die Eindrücke an die Umschaltstellen weitergegeben.

Solcher Umschaltestellen sind mehrere Arten zu unterscheiden. Zunächst gibt es solche einfachster Ordnung im Rückenmark, sie entsprechen in ihrer Anordnung ungefähr den Wirbeln unserer Wirbelsäule. Hier laufen die Eindrücke und Reize des Tastsinnes zusammen.

Eine weitere Sammelstelle liegt im Grunde des Gehirns; hier sammeln sich die Eindrücke der höheren Sinne, Gesicht, Gehör, Geruch, Geschmack.

Die höchstentfaltete Sammelstelle ist endlich das Gehirn selbst, wo alle Eindrücke und Reize der Sinne schließlich zusammenkommen.

Die Nervenfasern, von denen bisher die Rede war, sind die sogenannten Empfindungsnerven, die von der Oberfläche zur Sammelstelle im Gehirn verlaufen.

Den nach innen strebenden entsprechen die nach außen strebenden Nerven. Sie bringen gleichsam die Antwort der entsprechenden Sammelstelle auf die Reize, die von außen kommen, zumeist die Befehle zu irgendwelcher Bewegung der Muskeln. Daher führen diese Nerven den Namen Bewegungsnerven. Schon im Rückenmark treffen sich die einzelnen Nerven. Und zwar sind hinten die Empfindungsnerven, vorne die Bewegungsnerven mit dem Rückenmark verwachsen. Sobald zum Beispiel von außen ein Reiz die Nervenbahn der Empfindungsnerven durchläuft und zu der ersten Umschaltstelle im Rückenmark gelangt, so entsteht, ohne irgendwelches Dazwischentreten des Bewußtseins, eine „Reflex"bewegung, das heißt der entsprechende Bewegungsnerv tritt in zweckentsprechender Weise in Tätigkeit. Diese unwillkürliche Bewegung ist trotz ihrer Zweckmäßigkeit so sehr unabhängig vom Bewußtsein, daß dieselbe zum Beispiel noch dann in durchaus zweckmäßiger Weise stattfinden kann, wenn bereits das Leben aus dem Körper geschwunden ist. Wenn man beispielsweise einem Frosch den Kopf abschneidet und sodann mit einer Säure die obere Haut, zum Beispiel an der rechten Seite, reizt, so antwortet diese Reflexstelle ohne weiteres darauf in der Art, daß das entsprechende Bein sich in Bewegung setzt und die Säure wegzuwetzen versucht. Schneidet man nun dieses Bein ab, so mag es geschehen, daß, wie von richtigem Nachdenken geleitet, das andere Bein für das verloren gegangene eintritt, um dessen Abwehrtätigkeit zu ersetzen. Diese unmittelbare Reflexbewegung ist auch dem Menschen eigen. Die allermeisten unserer Tätigkeiten, besonders zufolge von Gewohnheiten, beruhen auf unmittelbarem Reflex ohne Dazwischentreten des Bewußtseins. Erst unmittelbar nachher kommt das Bewußtsein hinzu, indem der Nerv von unwillkürlicher Bewegung in die höhere Sammelstelle Nachricht gibt und den Eindruck der Abwehrbewegung festhält.

Erst wenn das Gehirn in Tätigkeit tritt, entstehen die bewußten und willkürlichen Bewegungen. Der Reflex im niederen Reflexzentrum im Rückenmark erfolgt in selbsttätiger, gewissermaßen gefühlsinniger Zweckstrebigkeit. Aber natürlich

Digitized by Google

nur die einfachsten Tätigkeiten können dadurch richtig ausgelöst werden. Wenn dem Auge ein Sandkörnchen zufliegt, so schließt sich das Augenlied ganz selbsttätig. Hier kommt eine rein unbewußte Reflexbewegung in Betracht, wie sie die Natur gegenüber den Dingen vorgesehen hat, die immer und immer die einzelnen Organe des Menschen bedrohen.

Aber es mögen auch außerordentliche Dinge eintreten. Da steht der Weichenwärter auf seinem Posten. Sorgen bewegen ihn um seine Angehörigen oder andere Gedanken, die ihn recht in Beschlag nehmen. Da plötzlich sieht er einen Schnellzug heransausen. Was ist? Das ist doch kein fahrplanmäßiger Zug? Er erinnert sich nicht, daß der Zug gemeldet ist. Es kommt ihm zum Bewußtsein, daß der Zug auf einem Geleise einfährt, auf dem er bei der gegenwärtigen Weichenstellung todsicher mit einem anderen zusammenstoßen muß. Noch einen Augenblick, einen Bruchteil einer Sekunde, und der Zug hat bereits die Weiche überfahren, bei der er noch imstande ist, ihn auf das richtige Geleise überzuleiten. In solch verwickelten Lagen ist das niedere Reflexzentrum ratlos. Die Überlegung muß einspringen. Sie muß dem Weichenwärter blitzschnell sagen, welches Geleise frei ist, sie muß ihm blitzschnell den richtigen Hebel zeigen, den er ziehen muß. Und blitzschnell muß auch der Befehl des überlegenden Gehirns an den richtigen Bewegungsnerv ergehen, die Muskeln des Armes in richtiger Weise zu spannen, um den Hebel zu ziehen. Gottlob, es gelang, der Zug ist gerettet.

Welch wunderbare Rolle spielt dieses Gehirn, dieses Meisterwerk der Schöpfung!

Ja, es ist in der Tat ein wunderbares Meisterwerk. Eine schier unausdenkbare Zahl von kleinen und kleinsten Zellen macht dieses herrliche Werkzeug des Geistes aus. Man schätzt die Zahl der Pyramidenzellen des Gehirns ungefähr auf eine Milliarde. Und jede solche Zelle ist für sich wieder ein Kunstwerk. Da ist der Zellkörper mit dem Zellkern; von diesen geht aus ein „Neurit", eine Nervenfaser, wodurch die Zelle ihre Verbindung mit den Nachbarzellen, ja, bei den sogenannten Fernzellen, oft weit entfernter Zellen herstellt. Diese Nervenfaser wieder verästelt sich in wunderbar feiner Weise, um die Fühlung mit möglichst viel Nachbarfasern und Fäserchen zu unterhalten, wodurch die Reize von einer Faser auf die andere überspringen und weitergeleitet werden und sich gegenseitig verbinden. Schier unendlich ist die Zahl dieser Fasern und Fäserchen, die mit unzählbaren Verbindungsfäden das ganze sinnlich-geistige Leben im Menschen zusammenfassen. Die ungezählten Tausende von Zellen der grauen Gehirnrinde sind untereinander verbunden, zugleich aber auch mit den tiefer liegenden „Ganglien" durch tausende und abertausende von Fäden. Fäden gehen von den innerhalb des Körpers liegenden Zellen sowie von der Oberfläche der Sinneswerkzeuge hinein zum Gehirn, es sind die sogenannten Stabkranzfasern, andere ziehen von der Gehirnrinde nach abwärts zur Vermittlung der willkürlichen Bewegungen, die sogenannten Pyramidenzellen. Die sogenannten Kommissionsfasern verbinden die linke und die rechte Gehirnhälfte, die Bogenfasern laufen zwischen den einzelnen Zellen derselben Gehirnhälfte auf und ab, hin und her.

Die Verbindung der einzelnen Teile des Gehirns ist deshalb besonders wichtig, weil gewisse sinnlich-geistige Tätigkeiten an bestimmte Teile des Gehirns gebunden erscheinen. Wir unterscheiden ein Sehzentrum, ein Sprachzentrum, ein akustisches Sprachzentrum, ein Bewegungszentrum und wie sie alle heißen.

Und nicht nur die verstandesmäßigen, auch gewisse sittliche Fähigkeiten und Kräfte sind an bestimmte Stellen des Gehirns gebunden, deren Ausfluß das Pflichtgefühl, das Verantwortlichkeitsbewußtsein, die Gewissenhaftigkeit ist.

Jede Erregung einer einzelnen Zelle läßt gewisse, wenn auch noch so kleine Spuren in der betreffenden Zelle bezw. der von ihr ausgehenden Nervenfaser zurück. Wiederholt sich die Erregung öfters, so geht die Erregung rascher und leichter vor sich, und es treten die aufgefrischten Spuren des alten Reizes wieder hervor, sie treten in Erinnerung. Man nennt diesen Vorgang Bahnung. Diese in den Gehirnzellen zurückbleibenden Spuren vergangener Reize bilden die stoffliche Grundlage des Gedächtnisses.

Nun steht, wie bereits hervorgehoben, jede einzelne Zelle durch tausend und abertausend Fäden mit den anderen Zellen in Verbindung. Ein Reiz in der einen Zelle ruft auch in anderen mit ihr in Verbindung stehenden Zellen eine gewisse Erregung hervor, und dies besonders in den Nervenzellen, die in irgendeiner Weise bei der Antwort auf den ersten Reiz in Erregung versetzt worden sind. Bei der Wiederholung der Reizung treten daher mit den urs prünglichen Reizen auch leicht und oft die seinerzeit damit verknüpften Reize wieder in die Erinnerung zurück, ja es werden nicht nur die gleichen Gedanken wieder geweckt, auch die entsprechenden Gefühle, die mit dem ersten Reiz verknüpft waren, treten wieder auf, die gleichen Handlungen legen sich wieder nahe. Das ist das Wesen der „Assoziation".

Diese Auslösung verwandter Reize und Erregungen tritt so unwillkürlich auf wie die „Reflex"bewegung, von der wir oben sprachen. Es mag aber auch sein, daß der Wille dazwischen tritt, daß er den Ablauf der Reflexbewegungen aufhält, hemmt, daß er zum Beispiel die Faust, die bereits zum Schlage ausholen wollte, die Hand, die bereits das Messer zücken wollte, weil der Zechbruder eine Beleidigung aussprach, mit gebieterischem Nein zurückhält von dem unseligen Beginnen, das mit naturhafter Gewalt dem äußeren Reiz folgen wollte.

Und auch von diesem hemmenden Willensakt, wie ihn Erziehung, Gewissen usw. nahelegen, bleiben wieder Reize in den entsprechenden Nerven zurück, und bei der Wiederholung des Reizes treten die entsprechenden Hemmungen von selbst wieder in Wirkung. Dem Menschen ist es das zweitemal und noch mehr das zehnte- und hundertstemal unvergleichlich viel leichter, sich zu beherrschen, weil diese „Hemmungen" eine bedeutende Macht in ihm geworden sind. Für das sittliche Handeln des Menschen gibt es kaum etwas wichtigeres als eben diese Hemmkräfte des Willens, des Gewissens, die der naturhaften Gewalt der niederen Triebe die beherrschenden Zügel anlegen. Die Grundlage und Voraussetzung dafür freilich, daß diese Hemmkräfte in Erscheinung treten können, ist die ungestörte Bewegungsfähigkeit aller Verbindungsfasern, insbesondere der Großgehirnganglien.

Ein unübertreffliches Kunstwerk ist das menschliche Nervensystem, von einer Feinheit, die sich kaum vorstellen läßt. Wehe, wenn nun eine rohe Hand hineingreift in dieses Wunderwerk, in dem ein Rädchen ins andere greift, in dem alles aufeinander mit solch erstaunlicher Genauigkeit abgepaßt ist! Die feinsten Maschinen sind auch die empfindlichsten. So ist auch von dem ganzen menschlichen Körper nichts so sehr der Schädigung ausgesetzt als das überaus zarte und feine Nervensystem. In dieser Hinsicht spielt nun insbesondere der Alkohol eine verhängnisvolle Rolle, von deren Umfang man sich zumeist kaum richtige Vorstellungen machen kann.

Der Alkohol, dieses betäubende Nervengift, wird bekanntlich vom Magen nicht verdaut, sondern geht unmittelbar ins Blut über und kommt mit dem Blut in alle Teile des Körpers bis an die letzten Zellen. Es ist wissenschaftlich erhärtet, daß der Alkohol in ganz besonderem Maß gerade in das Gehirn eindringt und hier die schwersten Schädigungen hervorruft. Das „Adermuskelzentrum" im Gehirn hat die Aufgabe, den Blutzufluß zu den einzelnen Teilen des Gehirns in genauester Weise derart zu regeln, daß jeweils die in Tätigkeit befindlichen

Digitized by Google

Teile des Gehirns mit Blut gespeist werden. Wird das Adermuskelzentrum gestört, so wird die genaue Regelung der Blutzuleitung aufgehoben, und es ergießt sich ein starker Blutstrom in alle Teile des Gehirns. Das Lichtbild vermag deutlich den Unterschied zwischen dem gesunden Gehirn und dem mit Blut überfüllten Gehirn des Trinkers festzuhalten. Die Folge dieser Blutüberfüllung des Gehirns ist nun eine sofortige Überreizung der Ganglienzellen der Gehirnrinde. Eine augenblickliche Anregung der geistigen Tätigkeit ist deren unmittelbare Folge. Doch in kürzester Zeit, in wenigen Minuten, folgt die Gegenwirkung. Die betäubende Wirkung des Alkohols, der mit dem Blut in die einzelnen Pyramidenzellen gelangt, macht sich geltend. Infolgedessen werden immer mehr Zellen in ihrer Tätigkeit ausgeschaltet, immer mehr Leitungsbahnen, welche die Verbindung zwischen den einzelnen Zellen herstellen sollten, behindert.

Es läßt sich anatomisch nachweisen, wie durch gewohnheitsmäßigen Alkoholgenuß eine dauernde physiologische Veränderung der Gehirnzellen eintritt. Die Verbindungsfäden, die von einer Zelle ausgehen und sie mit den anderen Zellen verknüpfen, werden immer mehr eingezogen, bis schließlich die ganz verfettete Zelle überhaupt von der Außenwelt abgesondert und dadurch eigentlich für das geistige Leben verloren ist.

Gerade die feinsten Zellen unterliegen zufolge ihrer erhöhten Empfindlichkeit zu allererst der Veränderung Es sind dies die Zellen, denen wir die so wertvollen geistig-seelischen Hemmungen verdanken und welche die höheren sittlichen Eigenschaften des Menschen bedingen: Pflichtgefühl, Verantwortlichkeitsbewußtsein, Selbstlosigkeit. Ihre Ausschaltung hat Gleichgültigkeit, Stumpfheit, Leichtsinn, Selbstsucht zur notwendigen Folge. Es ist, wie Bonne einmal schön hervorhebt, wie wenn bei der Lähmung der Gehirnzellen diejenigen zuerst ausgeschaltet würden, die dem Kreis des engen eigenen Ich am fernsten stehen, weshalb denn auch bei den an Alkohol gewöhnten Menschen so vielfach sein betrüblicher Mangel an gesellschaftlichem Sinn, dafür um so mehr Selbstsucht festzustellen ist.

Neben diesen für das sittliche Leben bedeutungsvollen Zellen werden besonders diejenigen Zellen bezw. Nervengruppen durch den Alkohol geschädigt, durch die wir die Überlegung vollziehen oder die auf Grund der Überlegung die willkürlichen Bewegungen bewirken. Zunächst bewirkt auch hier der durch den Alkohol hervorgerufene erhöhte Blutzufluß eine kurze Steigerung der Tätigkeit. Die Willensantriebe gehen leichter und rascher vor sich. Und dies hat zur Folge das Gefühl erhöhter Leistungsfähigkeit und einen mächtigen Tatendrang, der ja bei dem in der Bierlaune stehenden Menschen eine alltäglich zu beobachtende Erscheinung ist. Aber in gleichem Schritt mit dieser Steigerung des Antriebes, der auch die Ausschaltung der Hemmkräfte unterstützend zugute kommt, nimmt das klare Bewußtsein, die Möglichkeit des nachhaltigen Überlegens, des richtigen Entschließens ab. Die Willensantriebe haben an Zahl zugenommen, aber ihre Steigerung ist auf Kosten der Genauigkeit erfolgt. Bald verlieren sich die eigentlich willkürlichen Handlungen immer mehr, die ganze Tätigkeit des Menschen sinkt auf die Stufe einfacher Reflexbewegungen herab, die nur gegenüber ganz einfachen äußeren Anforderungen genügen können. Bald breitet sich aber die Alkohollähmung auch auf die niederen Zentren des Nervensystems aus, eine immer stärkere Ausschaltung aller Gehirnzellen macht sich bemerkbar, die auch die anfängliche Steigerung des Bewegungsantriebes ins Gegenteil umschlagen läßt. Apathie, Schläfrigkeit, stumpfsinniges Dahinbrüten, ja schließlich vollständige Betäubung sind die Endstufen dieser Entwicklung bei größeren Alkoholgaben, wie wir sie in dem trostlosen Bild des Betrunkenen beobachten können.

Von größter Bedeutung ist nun die Frage, bei welchen Alkoholgaben die geschilderten Wirkungen eintreten und wie lange sie anhalten. In dieser Hinsicht sind die experimentellen Untersuchungen von höchster Bedeutung, die in den letzten Jahrzehnten angestellt worden sind. Bereits im Jahre 1873 hatte der Wiener Physiologieprofessor Exner nachgewiesen, daß nach einmaligen größeren Alkoholgaben erhebliche Verlängerungen der Reaktionszeit, das heißt der Zeit zwischen der Wahrnehmung eines Sinneseindruckes und der darauf erfolgenden Antwort in Form irgendeiner Tätigkeit eintrete. Erst in den letzten Jahren sind aber, insbesondere durch Professor Kraepelin und seine Schüler, in dieser Hinsicht hochbedeutsame Versuche gemacht worden, die sich durch überaus große Feinheit und Genauigkeit auszeichnen.

Professor Kraepelin ließ eine bestimmte Anzahl von Versuchspersonen tagtäglich zu bestimmter Stunde jeweils ganz einfache Arbeiten machen, durch welche die geistige Leistungsfähigkeit festzustellen war. Zum Beispiel er ließ zur Prüfung des Gedächtnisses Versuchspersonen mehrstellige Zahlen auswendig lernen, oder er gab zur Prüfung der Assoziationsfähigkeit die Aufgabe, zu einem gegebenen Hauptwort ein möglichst treffendes Eigenschaftswort zu suchen (Vater gewissenhaft; Mutter treubesorgt) und stellte fest, wie viele und wie gute Assoziationen in einer Stunde von den einzelnen Versuchspersonen bewältigt wurden. Dann ließ er zur Feststellung der eigentlichen logischen Denktätigkeit einfache Rechnungen machen. Dann wieder beobachtete er, mit welcher Schnelligkeit die Versuchspersonen auf einen Anruf zu willkürlichen Reaktionen fähig waren, indem er zum Beispiel Versuchspersonen mit je einem Finger beider Hände eine Morsetaste niederdrücken ließ, die dann auf Anruf gehoben werden sollten. Zugleich stellte er fest, mit welcher Sicherheit die betreffenden Versuchspersonen die richtige Entscheidung zu treffen vermochten, wenn er zum Beispiel befahl, nur die rechte oder die linke Hand schnell zu heben. Oder er beobachtete die Schnelligkeit der Sinneswahrnehmungen, indem er die Versuchsperson in einen sich drehenden Zylinder blicken ließ, durch dessen Ritzen Worte zu sehen waren, und stellte durch Veränderung der Schnelligkeit des Drehens des Zylinders fest, welche geringste Zeit erforderlich war, um ein Wort noch wahrzunehmen. Dann überprüfte er die Sicherheit solcher Sinneswahrnehmungen, indem er zum Beispiel die Unterscheidungsfähigkeit zwischen verschiedenen Farben bei seinen Versuchspersonen nachprüfte. Die Sicherheit, zum Beispiel auf bestimmte Gesichtsempfindungen richtig zu reagieren, zugleich die Ruhe der Nerven, suchte Kraepelin an Schießversuchen festzustellen, wobei die Zahl der Fehlschüsse und der guten Schüsse beobachtet wurde.

Alle diese und noch viele andere Versuche machten Kraepelin und seine Schüler nun teils mit, teils ohne Alkohol, indem sie feststellten, ob nach Alkoholgenuß sich irgendwelche Veränderungen in der Leistungsfähigkeit zeigten, in welchem Maße und nach welcher Zeit solche Veränderungen zu beobachten seien.

Die Versuche Kraepelins und seiner Schüler lassen sich folgendermaßen zusammenfassen: Schon bei verhältnismäßig sehr geringen Alkoholgaben, 7·5 bis 10 *g* Alkohol, was etwa $^1/_4$ *l* Bier oder $^1/_8$ *l* Wein entspricht, war ein Einfluß auf die geistige Leistungsfähigkeit festzustellen. Unmittelbar nach dem Genuß, etwa 20 bis 30 Minuten anhaltend, war eine Erleichterung der psychischen Tätigkeit festzustellen, sodann aber trat eine Erschwerung und Verschlechterung ein. Bei größeren Gaben, 30 bis 45 *g*

Digitized by Google

Alkohol, entsprechend etwa $^3/_4$ bis 1 *l* Bier oder einem $^1/_2$ *l* Wein, war die anfängliche Erleichterung nur ganz kurz, die Erschwerung dauerte wesentlich länger. Die Minderung der geistigen Leistungsfähigkeit war bei Dosen von 60 *g* Alkohol noch nach mehreren Stunden, nach Dosen von 80 *g* selbst noch nach 18 bis 20 Stunden deutlich festzustellen. Sachlich ergab sich, daß unter der Einwirkung des Alkohols von der ersten kurzen Steigerung des Antriebes abgesehen, insbesondere die Reaktionszeit, die Zeit zwischen einem Sinnesreiz und der darauf erfolgten Antwort, verlängert wird, daß die Assoziations- und Denkfähigkeit sich verschlechtert, daß das Gedächtnis bedeutend abnimmt, daß hauptsächlich die Sicherheit in der Entscheidung bei Wahlreaktionen beeinträchtigt wird, daß die Sinneswahrnehmungen längere Zeit brauchen und an Genauigkeit verlieren, daß die Ruhe der Nerven durch den Alkohol angegriffen wird.

Nur in einem einzigen Fall ergaben sich keine ungünstigen Wirkungen des Alkoholgenusses. Als Kraepelin seine Schüler zu einem Wort ein zugehöriges Reimwort suchen ließ, das in keinem inneren Zusammenhang mit dem ersteren zu stehen brauchte (Vater, Kater; Mutter, Butter), da war keine Minderung der geistigen Leistungsfähigkeit festzustellen. Gerade diese Tatsache ist äußerst lehrreich für das Wesen der Einwirkung des Alkohols. Die höheren Zentren der Überlegung, des Denkens, werden durch den Alkohol zuerst angegriffen, die niederen dagegen bleiben länger unversehrt. So können die rein sinnlichen Bewußtseinsinhalte nach dem Klang zunächst ungestört verknüpft werden, da deren Verbindung unwillkürlich geschehen kann. Diese Tatsache ist auch die Erklärung für die sogenannte Bierrede und deren erheiternde Komik. Tritt man mit überlegenden Verstande an diese heran, so ist von Geist zumeist wenig oder nichts darin zu verspüren, die Komik wird lediglich durch die Verbindung und Verknüpfung der merkwürdig ungereimtesten Dinge erreicht, wie sie durch die unwillkürliche Assoziation allein möglich ist.

(Fortsetzung folgt.)

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Bau eiserner Personenwagen in Deutschland. In einer vor einiger Zeit abgehaltenen Versammlung des Vereines Deutscher Maschinen-Ingenieure zu Berlin führte Regierungsbaumeister Rudolph von der Waggonfabrik van der Zypen & Charlier in Köln-Deutz in einem Vortrag über die Entwicklung des Baues eiserner Personenwagen in Deutschland u. a. aus: Die größere Feuersicherheit der eisernen Wagen, die Vermeidung der Gefährdung der Reisenden durch splitterndes Holz bei Zugszusammenstößen und die größere Festigkeit dieser Bauart ist der Hauptgrund der Einführung. Dazu kommt noch der wachsende Mangel an geeignetem Bauholz für die Langrahmenhölzer. — In Amerika gab den unmittelbaren Anstoß zur Einführung der eisernen Personenwagen der bekannte Unfall im Tunnel der Pariser Untergrundbahn im Jahre 1902, der die allgemeine Aufmerksamkeit auf die Feuergefährlichkeit lenkte und die Verwendung nicht brennbarer Stoffe für die Wagen anregte. Während man aber in den Vereinigten Staaten von Nordamerika in den letzten Jahren in immer größerem Umfange statt der hölzernen Wagen eiserne beschafft hat, sind wir in Deutschland noch nicht so weit. Das liegt zum Teil daran, daß die preußische Eisenbahnverwaltung in allerdings beschränktem Maße bereits Eisen als Baustoff für ihre Personenwagen an Stelle der in Amerika allgemein üblichen äußeren Holzverschalung eine Blechbekleidung tragen und unsere gewöhnlichen Abteilpersonenwagen schon seit langen Jahren nur noch mit eisernen Untergestellen gebaut werden. Den ersten Schritt zur größeren Verwendung von Eisen unternahm die Preußische Eisenbahnverwaltung im Jahre 1908 mit dem Bau einer größeren Anzahl D-Zugwagen I. und II. Klasse, bei denen das Untergestell aus Profileisen und die Kastenwände unter Heranziehung der äußeren Bekleidungsbleche unterhalb der Fensterbrüstungsleiste als Tragwerk ausgebildet waren. Ende 1908 trat die Preußische Eisenbahnverwaltung mit van der Zypen & Charlier wegen des Baues vollständig eiserner D-Zugwaren in Verbindung. Die Verhandlungen zogen sich mehrere Jahre hin und erst am 1. Juni 1912 konnte die Probefahrt mit dem ersten vollständig eisernen D-Zugwagen der Preußischen Staatsbahnen stattfinden. Die Deutzer Waggonfabrik hat beim Bau der eisernen Wagen nach zwei Arten gearbeitet. Bei der ersteren liegt der Obergurt der tragenden Seitenwand des Wagenkastens in Fensterbrüstungshöhe, bei den folgenden dagegen wurde der Obergurt des Langträgers oberhalb der Fenster gelegt, die Seitenwand des Wagenkastens mithin in der ganzen Höhe zum Tragwerk herangezogenn. Sämtliche eiserne Personenwagen, die bisher gebaut wurden, sind trotz der größeren Festigkeit erheblich leichter an Gewicht als die entsprechenden Holzwagen, so daß hiedurch bei den elektrischen betriebenen Fahrzeugen eine beachtenswerte Stromkostenersparnis in Erscheinung tritt. Bezüglich der Unterhaltungskosten der eisernen Wagen liegen zwar noch keine ausreichenden Erfahrungen vor, es ist aber anzunehmen, daß sich diese Kosten nicht höher stellen werden als bei den hölzernen Wagen. Der Redner schloß mit dem Hinweis, daß die Beweggründe, die im Jahre 1908 die Preußische Eisenbahnverwaltung veranlaßten, dem Bau eiserner Personenwagen näherzutreten, hervorgerufen durch die wachsenden Schwierigkeiten in der Beschaffung der langen Bauhölzer aus dem Auslande, heute noch und in wesentlich verstärktem Maße bestehen.

Automatische Kuppelung von Eisenbahnfahrzeugen. Die Generaldirektion der Eisen- und Stahlwerke vorm. Georg Fischer in Schaffhausen hatte, wie die „Neue Zürcher Zeitung“ mitteilt, die Direktionen der schweizerischen Nebenbahnen, der Waggonfabriken und eine Anzahl weiterer Beteiligter zu einem ungemein lehrreichen Schauspiel einer Erfindung von weittragender Bedeutung eingeladen. Für den großen Güterverkehr der Eisen- und Stahlwerke in Schaffhausen ist im Anschluß an die städtische Straßenbahn eine schmalspurige Verbindungsbahn zwischen dem Güterbahnhof und den verschiedenen Werken der Firma erstellt worden. Diese hat nun auf Grund eines französischen Patentes, das durch ihre technischen Organe zum Gegenstand jahrelanger theoretischer und praktischer Versuche gemacht wurde, an den Fahrzeugen ihres Fahrparkes automatische Kuppelungen angebracht, welche jetzt in der Form der „Selbsttätigen „GF“-Kuppelung für Nebenbahnen“ eine Lösung des schwierigen Problems darstellen. Diese Kuppelung wurde durch die Organe des eidgenössischen Eisenbahndepartements bereits eingehend geprüft und ihre Zweckmäßigkeit und Diensttüchtigkeit anerkannt.

Wie der Oberingenieur der Eisen- und Stahlwerke, Herr Fritz de Boor, der sich speziell um diese technische Errungenschaft verdienstlich bemüht hat, darlegte, besteht das Wesentliche der neuen Nebenbahnkuppelung im Einbau eines länglichen Kuppelkopfes an zwei sich kreuzenden Kuppelstangen in den Fahrzeugen, der mit einer vorstehenden Kuppelöse versehen ist. Die zweckentsprechende Formgebung des Kuppeltrichters schuf nun zusammen mit der eigenartigen Wirkung der sich kreuzenden Stangen („Schere“ genannt) die Möglichkeit, daß sich zwei Kuppe-

Digitized by Google

lungen auch bei engen Kurven richtig einstellen; auch auf sehr kleinen Krümmungsradien stellen sich bei mäßiger Breite und Tiefe der Kuppeltrichter zwei Kuppelungen ein und werden die Kuppelösen gegenseitig in die Trichter eingeführt. Sind dann beim Zusammenschieben der Waggons die Kuppelösen tief genug in die Trichter eingeführt, so werden durch erstere mit Gewichten beschwerte Fallkeile ausgelöst, welche in die entsprechenden Löcher an den Kuppelösen hereinfallen und auf diese Weise das Kuppeln zustande bringen. Zwei vertikale Riegel verbinden also zwei Fahrzeuge miteinander. Das Loskuppeln erfolgt von Hand durch Hochheben der Fallriegel an entsprechenden, seitlichen Handgriffen.

Eine Reihe von praktischen Versuchen mit den Güterfahrzeugen der Mühlentaltramlinie ergänzten die theoretischen Erörterungen und zeigten, daß die automatische Nebenbahnkuppelung gut funktioniert. Die Versuche mit Kuppeln in einer geraden Geleisestrecke gelangen nicht minder gut als das Kuppeln bei erhöhter Fahrgeschwindigkeit; ob das Kuppeln in Rechts- oder Linkskurven erfolgte, änderte nichts an dem Effekte. Besonderes Interesse erregte das Kuppeln mit Rollschemeln. Für das Kuppeln mit Rollschemeln ist die übliche, lange Kuppelstange auf der einen Seite mit einem entsprechenden Kuppelglied ausgerüstet, welches ganz ähnlich in den Trichter der automatischen Kuppelung eingeführt wird, wie die Kuppelöse eines Gegenkupplers. Auch die Versuche mit Rollschemeln gelangen tadellos und überzeugten von der Zweckmäßigkeit dieser Erfindung. Da die meisten schweizerischen Eisenbahnen durchgehende Bremsen haben, ist noch folgende Mitteilung von Interesse: Die Kuppelung der Bremsleitung, die bis dahin ebenfalls von Hand durch Ineinanderschieben von Schlauchschlössern erfolgte, geschieht nun bei dieser Nebenbahnkuppelung ebenfalls automatisch. Ein Abschlußorgan wird mit der Bewegung des Fallkeiles bestätigt, so daß die Bremsleitung selbsttätig geöffnet wird, wenn das Kuppeln von Fahrzeugen automatisch erfolgt. Auch die elektrische Beleuchtungsleitung kann automatisch beim Verbinden von Fahrzeugen durch die Nebenbahnkuppelung verbunden werden.

SCHIFFAHRT.

Schiffbarmachung des Inn. In den „Innsbrucker Nachrichten" hat Stadtbaumeister Hans Illmer in Hall in Tirol folgenden Aufruf erscheinen lassen: „Der Bau des Rhein-Main-Donau-Kanales im Deutschen Reiche mit einem Aufwand von 650 Millionen Mark ist gesichert. Der Bau soll so schnell wie möglich, ohne Rücksicht auf die Fortdauer des Krieges, in Angriff genommen werden. Die notwendige Vertiefung des Donaubettes in Österreich für den Großschiffsverkehr wird sich diesem Bau anschließen. Dieser Riesenplan, der jetzt in greifbare Nähe gerückt ist und auf das Wirtschaftsleben Süddeutschlands eine tiefe einschneidende Wirkung ausüben wird, macht es dem Lande Tirol zur Pflicht, auch die Bedingungen für die Gestaltung seines zukünftigen Wirtschaftslebens rechtzeitig wahrzunehmen.

Aus diesem Grunde erlaube ich mir, an die maßgebenden Kreise unseres Heimatslandes und an die verehrte Technikerschaft die Bitte zu stellen, über die Schiffbarmachung des Inns und über die zweckdienlichste Förderung dieses Planes dessen Nutzen für unser engeres Heimatland wohl nicht mehr auseinandergesetzt werden braucht, unverweilt in Beratungen einzutreten."

Neue ungarische Wasserstraßen- und Hafenbaupläne. Kürzlich veranstaltete die Szegeder Lloyd-Gesellschaft eine Beratung über die Frage, wie es möglich wäre, Siebenbürgen und das Alföld durch eine Wasserstraße zu verbinden. Bürgermeister Dr. Silvester Somogyi versicherte die Versammlung der weitestgehenden Unterstützung des Stadtmunizipiums. Alle Redner forderten vor allem die Fortsetzung der Vorarbeiten für den Szegeder Winterhafen. Die Versammlung beschloß sodann, eine Landeskonferenz aller Beteiligten einzuberufen und bei dieser Gelegenheit die Frage der Schiffbarmachung und Regelung der Maros zur Erörterung zu stellen.

Nach Zeitungsmeldungen will auch die alte Krönungsstadt Ungarns, Gran, die 80 *km* von Budapest entfernt ist, mit einem Kostenaufwand von 12 Millionen Kronen einen neuen Hafen bauen und Lagerplätze errichten. In nächster Nähe von Gran befinden sich Kohlenfundstätten.

Ausbau des Memeler Hafens. Im preußischen Haushaltsplan für 1917 sind M 400.000 für den Beginn der Arbeiten zum Ausbau des Memeler Hafens ausgeworfen worden. Der Ausbau war von Memeler Handels- und Schiffahrtskreisen schon seit etwa einem Jahrzehnt immer wieder dringend gefordert worden, da die Memeler Hafenanlagen im Vergleich zu den mit Memel in Wettbewerb stehenden russischen Häfen nicht mehr den heutigen Ansprüchen genügten und außerdem der Raum für den gesteigerten Verkehr schon längst nicht mehr ausreichte. Der Schiffsverkehr hatte sich seit 1900 um etwa 50% gehoben. die Güterbewegung im Memeler Hafen war noch stärker gestiegen, ohne daß die Hafenanlagen eine Erweiterung oder eine nennenswerte Verbesserung erfahren hatten. Besonders fehlte es an Liegeplätzen für Dampfer, die in Memel Kohlen und Schwefelkies zu löschen hatten, und auch Gelegenheit für den Umschlag zwischen Bahn und Schiff waren nicht genügend vorhanden. Da durch den Krieg sich die Aussichten für die Entwicklung der Memeler Seeschiffahrt bedeutend gebessert haben und durch die Eröffnung der ersten Bahn von Memel ins russische Hinterland, der Linie Memel-Prekulln, eine besondere Steigerung des Umschlagverkehres wahrscheinlich geworden ist, so ist nun der Bau neuer Hafenanlagen mit besonderer Berücksichtigung des Umschlagverkehres dringend notwendig geworden. Für kleinere Schiffe gibt es in Memel einigermaßen ausreichende Liegeplätze im Dangefluß. Größere Schiffe konnten zum Löschen nur in den nördlich von der Dange gelegenen Winterhafen, einem ziemlich kleinen Hafenbecken, Liegeplätze finden, und hier war der Raum in den letzten Jahren vor dem Kriege fast dauernd sehr beengt. Die Erweiterung wird nun in der Hauptsache in einer Vergrößerung dieses Hafenbeckens nach Süden bestehen. Vom Staat war schon 1911 das für die Erweiterung nötige Gelände für M 375.00 angekauft worden. Als Vorbedingung für den Hafenbau war von der Memeler Kaufmannschaft die Übernahme einer Garantie für die Erhöhung der Hafeneinnahmen um M 5000 gefordert worden, die schon 1912 erfolgte.

Die Schiffbarnehmung des Oberrheins. Eine wichtige badische und Reichsfrage kam in diesen Tagen in der Zweiten Kammer des Badischen Landtags zur Verhandlung: die Frage der Schiffbarmachung des Oberrheins bis zum Bodensee und der Erbauung der dazu erforderlichen Wasserwerke am Oberrhein.

In der Aussprache über diese wichtige Angelegenheit in der Kammer, deren Bedeutung dadurch gekennzeichnet wurde, daß die Wasserkräfte des Oberrheins als das wichtigste Vermögensobjekt Badens bezeichnet wurden, nahm der Minister des Innern Frh. v. Bodman, Gelegenheit, sich eingehend über die Stellung Badens und des Reiches dazu zu äußern. Die Verwertung der Wasserkräfte des Oberrheins hängt innig zusammen mit der Frage der Schiffbarmachung des Oberrheins, mit der Frage, ob sich der Rhein von Straßburg bis zum Bodensee als eine voll leistungsfähige, zu allen Zeiten benutzbare große Schiffahrtsstraße ausbauen läßt. Diese Schiffahrt ist wiederum von den Wehren abhängig, die zur Gewinnung und Ausnutzung der Wasserkräfte notwendig sind. Um einen hiefür

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten. Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

erforderlichen Entwurf bemüht sich die badische Regierung schon seit langer Zeit, und zwar zunächst für die Strecke Straßburg—Basel. An dieser Strecke, die Baden und dem Elsaß gemeinsam ist, ist die Schweiz nur mit einem kleinen Streifen beteiligt; sie hat aber an ihr ein hervorragendes Interesse. Die Widerstände, die die badische Regierung mit diesem Plane in Elsaß-Lothringen fand, haben sich wesentlich gemildert, und man hat anerkannt, daß man sich an dem Ausbau dieser Wasserstraße beteiligen müsse. Wegen der Frage des Beitrittes der Schweiz mußte dem deutschen Auswärtigen Amt Kenntnis hievon gegeben werden, und dieses hat erklärt, daß die Angelegenheit von größter Bedeutung sei für das Deutsche Reich, daß es sich deshalb und wegen der Beteiligung des Auslandes empfehle, dem Reiche die Führung in dieser Sache zu übertragen, und daß auch das Reich für die Aufstellung eines Projektes sorge, und zwar für die ganze Strecke Straßburg—Konstanz. Das Reich hat vorgeschlagen, für einen Entwurf eine Studiengesellschaft als G. m. b. H. zu bilden, in der das Reich, die Uferstaaten, ferner Preußen, Bayern, Württemberg und Vertreter der Elektrizitätsindustrie und des Tiefbaues als Mitgliedervertreten sein sollen. Gegen diesen Vorschlag hat die badische Regierung Widerspruch erhoben unter Hinweis auf das Wasserstraßengesetz von 1911, das die Herstellung einer Wasserstraße von Straßburg nach Konstanz schon ins Auge gefaßt hat. Ferner ist in dem Wasserstraßenbau-Verbande, dem Preußen, Bayern, Württemberg, Baden und Elsaß-Lothringen angehören, bereits eine Gesellschaft gebildet, die die Schiffbarmachung des Oberrheins vorgesehen hat. Das Wasserstraßengesetz ist aber bis jetzt noch nicht in Kraft getreten, weil die Niederlande der Einführung von Schiffahrtsabgaben noch nicht zugestimmt haben. Wenn diese Abgabe nicht komme, dann muß der Kostenbetrag für das Unternehmen von den Staaten oder von den Staaten unter Zuziehung Dritter aufgebracht werden. Insbesondere aber wird zu rechnen sein auf einen Zuschuß vom Reiche. Die Kosten des Unternehmens, die erst nach Feststellung des Entwurfes genau angegeben werden können, werden auf 240 Millionen Mark veranschlagt, von denen 110 Millionen auf die Schiffahrt und 130 Millionen auf die Kraftwerke entfallen. Aus den angegebenen Gründen habe die badische Regierung dem nicht widersprechen wollen, daß das Reich die Führung übernimmt. Bedenken hat aber die badische Regierung gegen die erwähnte Errichtung einer Studiengesellschaft erhoben. Es werde genügen, wenn die Staaten unter sich eine Kommission bilden, die die Gesellschaft überwacht. Die Entscheidung müsse in der Hand der badischen Regierung bleiben. Baden dürfe nicht überstimmt werden können.

In den in Aussicht stehenden weiteren Verhandlungen wird der Standpunkt der badischen Regierung dadurch sehr erschwert werden, daß andere Kanalpläne den Standpunkt der verschiedenen Teilnehmer zu einem anderen machen, als es der der badischen Regierung ist. Bayern legt Gewicht auf die Verbindung der Donau mit dem Rhein durch den Main; Württemberg will eine Verbindung der Donau mit dem Rhein durch den Neckar. Beide Staaten möchten nicht, daß ihre Unternehmungen hinter die große Schiffahrtsstraße des Rheins und die Gewinnung der Wasserkräfte des Rheins zurückgestellt werden. Es ist also ein Streit um den Vorrang der Unternehmungen. Von besonderer Wichtigkeit ist in dieser Beziehung der Antrag Westarp im Reichstag, wonach das Reich eine Durchsicht der verschiedenen Wasserstraßen vornehmen soll. Der Minister glaubt sagen zu können, daß das Reich in erster Reihe seine Aufmerksamkeit der großen Wasserkraft des Oberrheins zuwenden werde. Baden könne und müsse verlangen, daß über seine Wasserkräfte ohne seine Zustimmung nicht verfügt werden kann, und daß es die Bedingungen festsetze, unter denen Baden sie zur Verfügung stellt. Dieser Standpunkt ist auch in Berlin vertreten worden, und es wurde auch dort anerkannt, daß die Hoheitsrechte Badens in keiner Weise beeinträchtigt werden sollen.

VERSCHIEDENES.

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 9. 6. l. J. in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Eisenbahnkriegsdienste dem mit dem Titel eines Hofrates bekleideten Staatsbahndirektor Dr. Rudolf Schmitz den Stern mit der Kriegsdekoration zu dem ihm bereits verliehenen Komturkreuze des Franz Joseph-Ordens mit der Kriegsdekoration allergnädigst zu verleihen geruht.

Die Leistungen der Eisenbahner während der zehnten Isonzoschlacht. Der Chef des Generalstabes General der Infanterie Freiherr v. Arz hat folgende Zuschrift an die beteiligten Bahnverwaltungen gerichtet: „Während der zehnten Isonzoschlacht wurden von den Bahnverwaltungen im Bereiche der Isonzoarmee unter der Führung der Feldtransportleitung Laibach ganz besondere, das gewöhnliche Maß weit übersteigende Leistungen vollbracht. Das Personal der Südbahn sowie der Staatsbahndirektion Triest hat unter schwierigen Verhältnissen in aufopferungsvoller Weise, selbst bei Gefärdung des Lebens, seine Dienstpflicht eifrigst erfüllt und auf diese Weise zum Gelingen der großen Abwehrschlacht wesentlich beigetragen. Im allerhöchsten Auftrage spreche ich daher dem gesamtem Personal der beteiligten Südbahn- und Staatsbahnstrecken den besonderen Dank und die vollste Anerkennung aus.“

Eine neue Kaukasusbahn. Durch eine neue Eisenbahn soll Tiflis mit Wladikawkas in unmittelbare Verbindung gebracht werden. Der neue Schienenweg wird, wie die „Ztschr. d. Ver. deutsch. Ing.“ ausführt, voraussichtlich 13 *km* nördlich von Tiflis bei Awtschaly von der Linie Batum—Baku abzweigen, dem Laufe def Aragwa folgen und östlich der berühmten Grusinischen Heerstraße in der Gegend des Arkoth-Passes den Hauptkamm des Kaukasus durchschneiden. Bei Slepzowskaja wird die Wladikawkas-Bahn erreicht. Die meisten Schwierigkeiten wird der Bau des Kaukasus-Scheiteltunnels machen. Er soll 23·5 *km* lang werden, seine Eingänge werden 1295 und 1350 *m* hoch liegen. Man nimmt dabei an, daß man nur Tertiärgebirge durchfahren und wenig Wasser antreffen wird. Auch hofft man, daß die Gesteinswärme im Tunnel nicht höher als auf 35 Grad steigen wird. Die Zufahrtsrampen zu beiden Seiten werden im Höchstfalle 23 *m* auf 1000 *m* ansteigen. Die Bahn soll elektrisch betrieben werden. Die Baukosten werden ohne Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und der elektrischen Ausrüstung auf 225 Millionen Mark veranschlagt.

Zuständigkeit des bayerischen Verkehrsministeriums. Dem bayerischen Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten wurden vom 1. Mai 1917 ab aus dem bisherigen Wirkungskreis des bayerischen Staatsministeriums des Innern und der bei diesem bestehenden obersten Baubehörde überwiesen:

1. Die oberste Aufsicht über den Verkehr auf Staatsstraßen und Wasserstraßen einschließlich der Regelung der Erhebung von Abgaben für deren Benutzung;

2. die staatlichen Straßen- und Brückenbauten;

3. die Wasserbauten an den öffentlichen Gewässern, Privatflüssen und Bächen sowie

4. die Erbauung staatlicher Schiffahrtskanäle.

Dem Staatsministerium des Innern verbleibt die Fürsorge für die Landeskultur, die Wasserkraftausnutzung und die Elektrizitätsversorgung des Landes. Die Verfügung über diejenigen Wasserkräfte, die durch bauliche Maßnahmen des Verkehrsministeriums gewonnen werden, wurde diesem Staatsministerium übertragen. Ferner wurde dem Verkehrsministerium unterstellt: die den Kreisregierungen untergeordneten Straßen- und Flußbauämter, das Neubauamt für die Mainkanalisierung in Aschaffenburg, das Neubauamt für die Pegnitzregulierung

Digitized by Google

in Nürnberg sowie das Personal des Straßen- und Flußbaufaches bei den Kreisregierungen.

Der Wirkungskreis des Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten umfaßt nunmehr:

1. die oberste Aufsicht über das Eisenbahnwesen einschließlich der Privatbahnen und der Straßenbahnen, dann über das Post- und Telegraphenwesen und über den Verkehr auf Staatsstraßen und Wasserstraßen einschließlich der Regelung der Erhebung der Abgaben für deren Benutzung;

2. die Leitung der Staatsanstalten für den Verkehr, im besonderen die Verwaltung der Staatseisenbahnen, der Posten und Telegraphen, der staatlichen Dampfschiffahrt auf dem Bodensee, Würmsee und Ammersee und der staatlichen Schiffahrt auf der Amper, der Kettenschleppschiffahrt auf dem Maine, des Ludwigskanals und des Frankenthaler Kanals;

3. die im Bereiche der staatlichen Verkehrsanstalten auszuführenden Bauten einschließlich des Baues neuer staatlicher Eisenbahnlinien;

4. die staatlichen Straßen- und Brückenbauten;

5. die Wasserbauten an den öffentlichen Gewässern und den Privatflüssen und Bächen;

6. die Erbauung staatlicher Schiffahrtskanäle.

Für den Bau von staatlichen Schiffahrtskanälen wurde dem Verkehrsministerium ein Kanalamt für das Königreich Bayern in München untergeordnet. Diesem sind Kanalbauinspektionen in Aschaffenburg, Kreuzwertheim, Würzburg, Kitzingen, Bamberg, Nürnberg, Roth a. Sa., Treuchtlingen, Neuburg a. D., Ingolstadt, Kelheim, Regensburg, Deggendorf und Passau unterstellt. Die gesetzliche Vertretung der Kanalbauverwaltung wurde der Eisenbahn-Direktion München übertragen.

Wir glauben nicht irre zu gehen, wenn wir annehmen, daß diese Zusammenlegung der Zuständigkeit in sämtlichen Zweigen des Verkehrswesens mit den bayerischen Kanalbauplänen zusammenhängt. Man ist in Bayern offenbar zur Überzeugung gekommen, daß man zur Durchsetzung der durch den Krieg gewonnenen Erkenntnis: Eisenbahnen und Wasserstraßen und Wegeverwaltung müssen sich zu einer höheren Einheit, zu wechselseitigem Ergänzen zusammenschließen, als Vorbedingung eine einheitliche staatliche Stelle haben müsse, die vom Bau angefangen bis zur Verwaltungspolitik alle Fäden vereinigt.

Das zielsichere, rasche Handeln wäre auch für unseren Staat zu empfehlen, in dem erst vor kurzem der 4. Österreichische Wasserstraßentag wenigstens der Vereinigung aller Angelegenheiten des Wasserdienstes an einer obersten Verwaltungsstelle das Wort geredet hat.

Eisenbahnwesen in der Türkei. In letzter Zeit sind folgende Eisenbahnlinien verstaatlicht worden: 1. Panderma—Soma—(Smyrna). 2. Mudania—Brussa. 3. Smyrna—Kassaba mit sämtlichen Zweiglinien. 4. Smyrna—Aidin mit Zweiglinien. 5. Beirut—Damaskus—Moserib. 6. Aleppo—Rayak. 7. Tripolis—Homs. 8. Jaffa—Jerusalem. Die mit diesen Bahnen verbundenen Häfen und Quaianlagen, zum Beispiel in Beirut, Smyrna, Panderma sind ebenfalls in Staatsbesitz übergegangen. Dadurch hat das Staatsbahnnetz in der Türkei eine Ausdehnung von über 4000 *km* erlangt.

Berichtigung.

Auf Seite 135 linke Spalte, des Heftes 13 unserer Zeitschrift ist die Überschrift: „Bukowinaer Lokalbahnen" durch: „Kolomeaer Lokalbahnen" zu ersetzen.

BUCHANZEIGEN.

Summarischer Bericht der Handels- und Gewerbekammer in Brünn über die geschäftlichen Verhältnisse in ihren Bezirke während des Jahres 1916. Naturgemäß enthält dieser Bericht im Gegensatz zu den gleichen Berichten aus Friedensjahren nur wenige Erörterungen über das Verkehrswesen. Doch wird bei Besprechung zahlreicher Industrien über Wagenmangel und Einstellung der Bahnbeförderung geklagt, sowie über die durch den Krieg hervorgerufenen Verkehrshemmnisse, die sich beim Bezug von Roh- und Hilfsstoffen wie bei der Versendung der Erzeugnisse besonders schwer fühlbar machten. So wurde auch die Kohlennot von einzelnen Großgewerben (z. B. von dem chemischen und dem Maschinengroßgewerbe) schwer empfunden. Die Kammer hatte daher auch Anlaß zum Einschreiten hinsichtlich der Beistellung von Wagen für Nahrungsmittel, für Kohle, für Roh- und Hilfsstoffe der verschiedensten Art. Ferner hat die Kammer auf die besondere Bedeutung hingewiesen, die der Erneuerung unseres Wagenparks und der Aufstellung eines Erneuerungs- und Ausbauplanes für den Übergang zur Friedenswirtschaft zukommt und den Ausbau einer doppelgeleisigen Verbindung von Brünn nach Wien in Antrag gebracht.

Überaus lehrreich ist die Besprechung des Standes der einzelnen Großgewerbe im Kammerbezirke. Fast bei allen ist eine Rückwirkung des Krieges, sei es nun eine gute oder eine schlechte, zu bemerken. Es sind auch neue Gewerbe, wie die Erzeugung von verdichtetem Sauerstoff entstanden. Im Zuckergroßgewerbe machte sich eine bisher nicht dagewesene Steigerung des Verbrauches bemerkbar. Ebenso war der Krieg der Dauerobstbereitung günstig. Dagegen zeigte sich bei anderen Großgewerben, z. B. der Glaserzeugung, daß sie zu ihrer Entfaltung des Friedens bedürfen.

Erwähnenswert sind die Neuerungen, die im Kriege behufs Gewinnung von Fett geschaffen wurden. Der „Kriegsverband der Öl- und Fettindustrie" hat z. B. den Abfällen der Wollverarbeitung das Fett entzogen. Überdies wurden die österreichischen Tuchfabriken veranlaßt, aus ihren Abwässern das Wollfett wieder zu gewinnen und zu verwenden, eine Maßregel, die auch in Friedenszeiten einen großen Vorteil verspricht. In diesem Zusammenhange wird auch berichtet, daß die Putzwollerzeugung wegen Mangels an geeigneten Rohstoffen eingestellt werden mußte. Bedauerlicherweise vernichten die Eisenbahnen und andere große Putzwollverbraucher vielfach die gebrauchte Putzwolle, durch die Reinigung und Fettaufsaugung, wieder verwendbar zu machen, wäre.

Schließlich sei erwähnt, daß nach dem Berichte das städtische Arbeitsvermittlungsamt in Brünn sich auch mit der Arbeitsvermittlung für Kriegsverletzte befaßt. Diese scheitert jedoch vielfach daran, daß die Kriegsverletzten häufig jene Arbeit scheuen, die sie vor dem Kriege leisteten, während das Bestreben der Arbeitsvermittlung für Kriegsverletzte aber gerade dahin geht, die Verletzten, soweit als möglich, ihrem früheren Berufe zuzuführen.

Für das österreichische Patent Nr. 63227 der Firma Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Verein, Akt. Ges. Osnabrück vom 15. August 1913 betreffend:

„Schienenstoßverbindung"

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht. Gefl. Anfragen an obgenannte Firma erbeten.

K. k. priv. Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt

Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. /49

Reservefonds d. Anst.: K 8,596.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

Digitized by Google

Außerordentlich wohlschmeckend, ungemein kräftigend, appetitanregend, erzeugt raschest neues, gesundes Blut, eignet sich daher bestens nach großen Blutverlusten, also insbesondere für Verwundete.

Geschmackproben kostenlos von

J. Paul Liebe
Tetschen a. E.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 9/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugszerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Gegründet 1873. Gegründet 1873.

Bau-Unternehmung

N. RELLA & NEFFE

konz. Baumeister ◇ Ingenieur-Bureau

Zentrale: **WIEN, IX.,** Zentrale:

ZIMMERMANNGASSE NR. 12.

Filialen: Aussig, Karlsbad, Mähr.-Ostrau, Laibach, Lemberg, Triest.

Haus für Ungarn: Rella N. és unokaöcse épit. vall. R. T., BUDAPEST, IV., Vilmos Császár-ut 7.

Beton und Eisenbeton: Hoch- und Tiefbauten, Industrieanlagen, große Hallen, Brücken, Pfähle nach eigenen Systemen. Städtekanalisation, Talsperren, Wasserkraftanlagen.

Anton Nowak & Sohn

Herren-Schneider

Spezialist für Damen- und Sportkostüme

Wien, I., Elisabethstraße 1 (Ecke Kärntnerstraße 44)

Fernsprecher Nr. 3353.

In der Monarchie best eingeführtes **Teilzahlunghaus** der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5. K. k. hand.-ger. prot. Uhrmacher. K. k. beeideter Sachverständiger.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in prächtigster Lage mit eigenem Park

Die Hotelverwaltung

Digitized by Google

A. Fross- Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge

WIEN, XX/1,

Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge,
Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen,
Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österreichischen internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon".

Stefan v. Götz & Söhne

WIEN, XX/1., Nordwestbahnstraße 53.

Zweigniederlassung:

PRAG, VII., Bubnaerstraße Nr. 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen,
mechanisch und rein pneumatisch. Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe. Patent-Weichensperren.

Hand u. Zugschranken mit u. ohne Vorläutesicherung.

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- u. Betriebsdienst. Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

FERNSPRECHER: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

Gesellschaft für elektrische Industrie A.-G.
Wien, I., Volksgartenstraße 3.

Elektromotoren, Dynamomaschinen, Transformatoren, Installationsmaterial.
Einrichtung von elektr. Licht- und Kraftzentralen usw.
Zweigbüros in Brüx, Graz, Klagenfurt, Leoben.
Fabrik in Weiz bei Graz.

Kitson-Licht Ges. m. b. H.

Lampen- und Metallwarenfabrik

Spezialerzeugung: **Petroleum - Starklicht-Lampen für Innen- und Außenbeleuchtung**
von 100 bis 1000 Kerzen

Fernsprecher 31268 **WIEN, VII., Kandlgasse Nr. 23** Prospekte kostenlos

TROTZ DES KRIEGES

Bad *Pöstyén* offen!

1. Alle **BÄDER** und Kuranstalten. 2. alle **HOTELS**, auch das prachtvolle Thermia Palace (mit den Bädern verbunden) stehen zur Verfügung. Pöstyéns naturheißer Schwefelschlamm heilt eben die am häufigsten vorkommenden Felddienstkrankheiten (Folgen von Verletzungen und Erkältungen, wie zum Beispiel Gelenksteifheit, Exsudate, Rheuma, Ischias, Gicht) mit größtem Erfolg. Normaler Bahnverkehr (von Wien 3 Stunden direkter Schnellzug). Prospekte Badedirektion Pöstyén (Pistyan).

Unsere Mitglieder erhalten die bisherigen bedeutenden Ermäßigungen. Näheres durch die Vereinsleitung.

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Heiz- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Brikettwerken in Dziedzitz (Österr. Schlesien).

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt

WIEN
I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

LIMAN & PETZOLD

WIEN, XII., Pottendorferstraße 19

Fabrik für Bahnbedarf und Eisenbau

Gegründet 1865 **Gummifabriken** Gegründet 1865

SCHNEK & KOHNBERGER

Zentrale: WIEN, I., BIBERSTRASSE Nr. 14

Fabriken: Odrau (Schlesien), Kreuzberg (Böhmen), Josefsthal b. Bensen

Gummischläuche jeder Art, technische Gummiwaren, Dichtungsplatten, Isolierband usw. usw.

Schnelldreh-Revolverstahl №5%

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Für die Geschäftsanzeigen verantwortlich die Verwaltung der Österreichischen Eisenbahnzeitung, Wien, I., Nibelungengasse Nr. 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Universitäts-Bibl. Wien 319

ÖSTERREICHISCHE

Eisenbahn-Zeitung

Schriftleitung und Verwaltung:
Wien, I., Nibelungengasse Nr. 3
Fernsprecher Nr. 355
Postsparkassenkonto der Verwaltung: Nr. 6245
Postsparkassenkonto des Klub: Nr. 50.698
Beiträge werden nach dem vom Zeitungsausschuß festgesetzten Tarife :-: bezahlt. :-:

ZEITSCHRIFT DES KLUB ÖSTERREICHISCHER EISENBAHN- UND SCHIFFAHRTS-BEAMTEN

Erscheint bis auf Weiteres am 1. u. 15. jeden Monats

Bezugspreis einschl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10, halbjährig K 5
für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6
im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10
Bezugstelle für den Buchhandel: **Waldheim, Eberle A.-G., Wien, VII., Seidengasse Nr. 3—9**
Einzelne Hefte 40 Heller

Heft 15 | **Wien, den 1. August 1917** | **XL. Jahrgang**

Böhler-Stahl

Anerkannt erstklassiges Fabrikat von stets gleichmäßiger Güte für Werkzeuge u. alle sonstigen Verwendungszwecke mit hoher Beanspruchung

Wien, I.
Elisabethstraße 12

Gebr. Böhler & Co.
Aktiengesellschaft

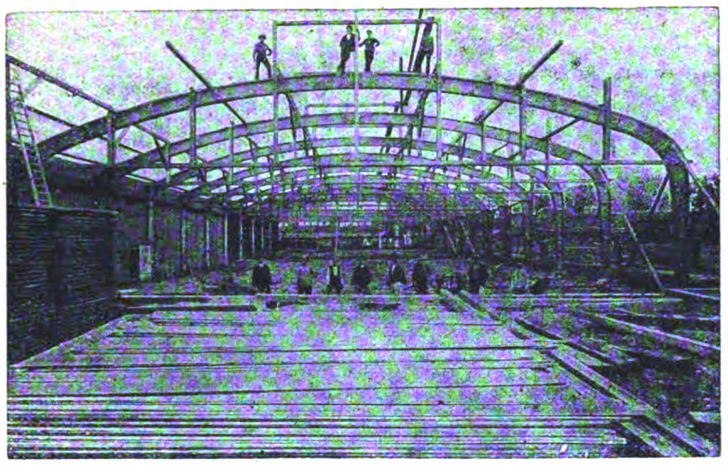
Budapest, VI.
Andrássy-út 41

Spezialfabrik für moderne

Schnelldrehbänke

Werkzeugmaschinenfabrik
Arno Plauert
Warnsdorf in Böhmen.

Digitized by Google



Montagehalle für Eisenbahn- und Militärbedarf.

Hetzer's neue Holzbauweisen.

Ausführung freitragender Hallen- und Dachkonstruktionen jeder Spannweite und Form.

Projekte, Kostenanschläge und Ingenieurbesuch kostenlos.

Bauindustrie

Gesellschaft für Baubedarf u. Bauausführung.

Wien, I., Stock-im-Eisenplatz 3/4

Fernsprecher: 4871, 7187.

„Quebracholit"-Wände „Quebracholit"-Decken

Das beste und billigste Baumaterial. Ersatz für teuere Bretterschalungen und schwere Stein- und Ziegelwände.

Prospekte und Auskünfte: **Jos. Umlauft & Co., Ges. m. b. H., Bodenbach.**

Digitized by Google

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Roessemann & Kühnemann

WIEN, IX., Porzellangasse 45

Berlin • Budapest • Prag • Lemberg • Agram

Fabrik für

Feld- und Rollbahnen, Hängebahnen, Elektrohängebahnen, Drahtseilbahnen, Waggonfabrik

Lokomotiven jeder Art

Bau von Schleppbahnen, Bremsbergen, Kühlanlagen nach bewährtem System, Betonmischmaschinen, feuersichere Türen nach Patent „Kücken"

Mollner Holzwarenfabriken und Sägewerke

ROTHMAIER & HUTJA

Gesellschaft m. b. H.

Fabriken: **Molln, O.-Ö.** an der Steyrtalbahn — Bureaus: **Wien, IX/2.** Währinger Gürtel 88

Größte Spezialfabriken Österreich-Ungarns für

Werkzeugstiele und Werkzeughefte.

Fabrikation der patentierten

Tri-Angel-Schnitt-Hefte

für Feilen und Stemmeisen, erfordern kein Vorbohren und Einbrennen; ermöglichen absolutes, dauerndes Festhalten des Werkzeuges!

Ersparnis im Betriebe 75%.

Anerkannt und in steter Verwendung bei den meisten Bahnwerkstätten des In- und Auslandes und großindustriellen Betrieben.

Schaufel-, Krampen-, Hacken- u. Hammerstiele aus bester Rotbuche, Weißbuche u. Esche. **Hammerstiele aus Ia. bosnischem Dörndlholz** maschinell hergestellt, anerkannt vorzüglicher Qualität.

Sämtliche Holzbehelfe für Bahnbedarf zu den billigsten Preisen.

Alpenländische Drahtindustrie

F. Jergitsch' Söhne

WIEN

I. Friedrichstraße 4

neben Opern-Kino

Fernspr. 7480

FABRIKEN IN

WIEN, XI. Brambillagasse 11

GRAZ, Wienerstraße Nr. 186

KLAGENFURT.

Illustrierte Kataloge gratis.

Gegründet 1842. Gegründet 1842.

Bis Ende 1915 über 5300 Lokomotiven geliefert.

Telegramm-Adresse: **Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt.**
Telephon-Nummer 6 Wiener-Neustadt.

Actien-Gesellschaft

der

Lokomotivfabrik

vormals

G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Abteilung für Lokomotivbau:

Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart, für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen.

Abteilung für Kesselbau:

Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate, sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe.

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:

Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art. Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall.

Vorzüglichste Ausführung. Prompteste Bedienung.

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 — **Wien X/1** — Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

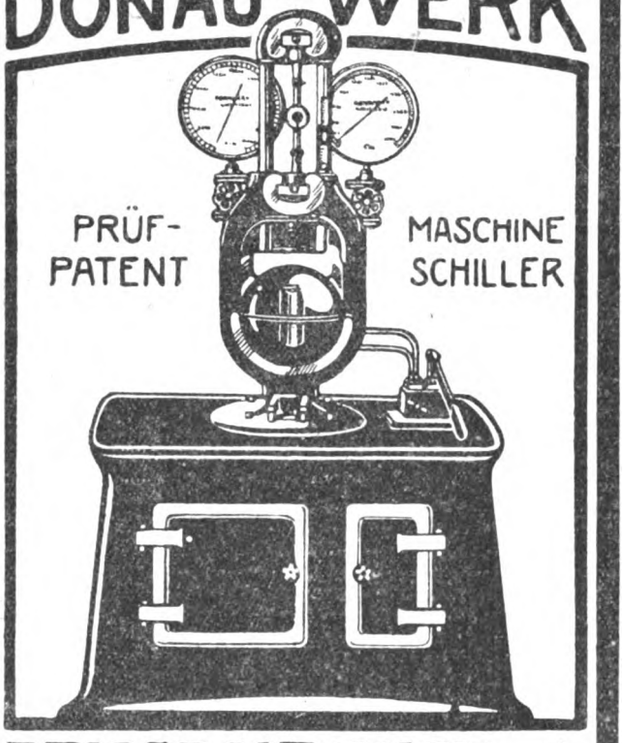
FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

Digitized by Google

DONAU-WERK



ERNST KRAUSE & Co

PRAG II WIEN XX2 BUDAPEST V

M. Á. G.

Ungarische Allgemeine Maschinenfabrik A. G.

Magyar Általános Gépgyár Részvénytársaság

Automobile, Flugzeuge
Flugmotoren, Motorpflüge

Lizenzen:
Fokker u. Austro-Daimler.

Budapest, VI., Váczi ut 141.
□ Budapest-Mátyásföld. □

G. WINIWARTER

Blech- und Bleiwaren-Fabrik

WIEN, I. GETREIDEMARKT 8

Fabrik in Gumpoldskirchen (Niederösterreich)
Niederlage: Budapest, VI., Vilmos császár ut. 31

ERZEUGT UND LIEFERT BILLIGST:

Bleirohre, Bleibleche, Bleiapparate, Hartbleiarmaturen, Bleiguß jeder Art. K. k. priv. verzinkte Hilgersche Dachpfannen, System Flers, anerkannt bestes und leichtestes Eindeckungsmaterial, für alle Arten Dächer verwendbar. Bleiplomben, Bleisiphons, Bleidraht usw.

Zinnrohre, Zinnbleche, Zinndraht usw. Verzinkte, verbleite und verzinnet, Eisenbleche. Verzinkte und verzinnte Eisendrähte. Zinkblech, Kupferblech Weißblech, Lotzinn, Lagermetall usw.

Spezialität: Verzinkte und schwarze Well- und Trägerwellbleche für Eindeckungen, freitragende Dächer, feuersichere Wände und Türen, Brücken-, Decken- und Stiegenkonstruktionen usw.

Autogen-Gasakkumulator KRÜKL & HANSMANN

Gesellschaft m. b. H.

Wien, VI., Mollardgasse 85a, ab Mai 1917 VI., Dreihufeisengasse 3

Dissousgas- und Sauerstoff-Werke

Spezialfabrik f. autogene Schweiß- u. Schneideanlagen

Spezialkonstruktionen für Eisenbahnzwecke:

Radreifen-Ab- und Aufziehfeuer, Stationsbeleuchtungsanlagen, Schneideapparate und Dissousgasfackeln für Rettungswagen usw., Dissousgas für Signal-, Waggon- und Lokomotivbeleuchtung

Anlagen zur Erzeugung von flüssigem Sauerstoff für Sprengzwecke

Für Ungarn: Ungarische Autogen-Gasakkumulator A.-G. vorm. Ungarische Dissousgas A.-G., Budapest, IV., Koronaherceg-utca 5

Oesterreichische

Mannesmannröhren-Werke

Gesellschaft m. b. H.

Wien, IX. Währingerstraße Nr. 6,

liefern von ihren Werken in Komotau (Böhmen) und Schönbrunn (österr. Schlesien) alle Sorten nahtloser Rohre und Rohrfabrikate, insbesondere Lokomotivsiederohre, Brotan-Boxrohre, Wellrohre (Patent Pogany-Lahmann), Überhitzerelemente (System Schmidt), Rauchrohre, Weichenzugsrohre, Kupplungsmuffen resp. Waggonhülsen, Beleuchtungs- und Signalmaste, Telegraphen- und Telephonstangen (Dachständer), Wegweisersäulen usw.

Telegramme: Mannesrohr Wien. Fernsprecher: 22830, 22834, 22840, 23066, 14034.

Metallschläuche für alle Bahnzwecke

ferner:

Benzin	Dampf
Öle	Gas
Petroleum	Luft
Hochdruck	Wasser

liefert:

Erste Oesterreichische Metallschlauchfabrik

Gesellschaft m. b. H.

Fernsprecher 22797 Wien, I. Eßlinggasse 17 Fernsprecher 22797

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 15. Wien, den 1. August 1917. XL. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — **für das Deutsche Reich:** Ganzjährig M 12, halbjährig M 6; — **im übrigen Auslande:** Ganzjährig F 20, halbjährig F 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Die Beförderung von Gütern auf den städtischen Straßenbahnen der Gemeinde Wien. Von Dr. Emil Weinberg, Wien. — Alkohol und Verkehrswesen. Vortrag von Dr. Max Josef Metzger, Hauptleiter der österr. Kreuzbündniszentrale, Graz. (Schluß folgt). — Schiffahrt: Einführung von Sonderverkehren der Elbeschiffahrts-Gesellschaften. Verweisung von Güterverkehr auf den Wasserweg in Deutschland. Paris als Seehafen. — Verschiedenes: Krankenkost für Arme. Beschränkter Zivilgüterverkehr mit Mazedonien. — Buchanzeigen: Der europäische Krieg und der Weltkrieg. — Geschäftsanzeigen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Die Beförderung von Gütern auf den städtischen Straßenbahnen der Gemeinde Wien.

Von Dr. **Emil Weinberg**, Wien.

Zu den Neuerungen, die uns der Krieg brachte, gehört die Beförderung von Gütern auf den städtischen Straßenbahnen Wiens, die noch vor kurzem ausschließlich für die Personenbeförderung bestimmt waren. Anfänglich hat diese Erscheinung bei den Beobachtern wegen ihrer Neuheit und Seltenheit eine gewisse Überraschung verursacht. Diese ist nun dem Gefühle der Bewunderung gewichen, seitdem derartige Beförderungen wegen ihrer Häufigkeit eine zum Straßenbilde Wiens gehörende Erscheinung geworden sind. Denn jeder, vor allem der im Verkehrsdienste stehende, muß die Überzeugung gewinnen, daß diese durch den Krieg hervorgerufene Beförderungsart von Gütern bereits jetzt den Verkehr der Zweimillionenstadt mächtig fördert. Sie nötigt aber auch zur Annahme, daß sie einmal eingelebt, auch in Friedenszeiten nicht mehr verschwinden wird, sondern berufen ist, die bisherige Beförderung von Gütern im Innern der Stadt durch tierische Kraft teilweise zu ersetzen, wobei ihr alle Vorteile maschineller Einrichtungen zu statten kommen.

Im Folgenden soll daher der derzeitige Stand des Güterverkehrs auf den städtischen Straßenbahnen dargestellt werden. Die hiezu nötigen Grundlagen hat die Direktion der städtischen Straßenbahnen Wiens in entgegenkommendster Weise zur Verfügung gestellt, wofür ihr an dieser Stelle der beste Dank ausgesprochen wird.

Die Straßenbahnen Wiens besaßen schon in Friedenszeiten Lastenverkehr. Dieser war aber geringfügig und diente ausschließlich dem eigenen Bedarf. Durch den Krieg haben sich die Voraussetzungen für die Güterbeförderung auf den Straßenbahnen Wiens aber sehr rasch geändert. Vor dem Kriege waren dieser Beförderungsart hinderlich: Die hohen Anlagekosten für Lade- und Abstellgeleise, das verhältnismäßig geringe Ladegewicht der Wagen, die ziemlich hohen persönlichen Kosten. Unter solchen Umständen war ein Wettbewerb mit dem Lohnfuhrwerk aussichtslos. Mit dem Kriege trat Mangel an Pferden, Knappheit und Teuerung der Futtermittel ein. Infolgedessen stieg der Fuhrlohn des Lohnfuhrwerkes. Überdies entstand Mangel an Lohnfuhrwerk für größere Strecken. Auch wurden die Kraftwagen, die vor Eintritt des Krieges einen großen Teil der örtlichen Verteilung der Güter in Wien besorgten, durch Verwendung für militärische Zwecke ihrer bisherigen Aufgabe vollständig entzogen.

Der Darstellung des gegenwärtigen Güterverkehres auf den Wiener Straßenbahnen sollen einige wenige Daten über den Umfang des Unternehmens vorangeschickt werden.

Am 30. Juni 1916 umfaßte die Streckenlänge der elektrisch ausgerüsteten und betriebenen Linien rund 250 km und ungefähr 20 km Linien für den Dampfstraßenbetrieb. Die Anzahl der Trieb- und Anhängewagen für den Personenverkehr betrug rund 3100, die Zahl der im Jahre 1915/16 beförderten Fahrgäste betrug über 400 Millionen. Die Spur des Netzes ist die Regelspur (1·435 m).

Mit der folgenden Darstellung der Güterbeförderungsart der Straßenbahnen ist nicht etwa eine erschöpfende Darstellung beabsichtigt; es soll vielmehr durch deren Betrachtung unter einzelnen, wichtigen Gesichtspunkten nur ein beiläufiges Bild von ihr gegeben werden.

Digitized by Google

a) Betriebsmittel für die Güterbeförderung.

Zur Güterbeförderung im elektrischen Betriebe werden derzeit verwendet: 57 Lasttriebwagen, von denen einige im Winter als Schneepflüge verwendet werden, 45 Anhängelastwagen und 6 Garnituren Schienenbeförderungswagen, ferner 78 Anhängewagen, die von der Lokalbahn Wien—Baden entlehnt wurden. Für die Güterbeförderung im Dampfbetriebe werden verwendet: 22 Anhängewagen und 2 Wagen für die Beförderung von Langholz. Die Anhängewagen haben eine Tragfähigkeit von 6 t bis höchstens 16 t. Die Zahl des im elektrischen Betriebe verwendeten angeführten Fahrparkes erhöht sich noch dadurch, daß ungefähr 20 Personentriebwagen als Zugwagen und 10 Personenanhängewagen ständig im Lastenverkehr benützt werden.

Nicht unerwähnt mag bleiben, daß ein Teil der Lasttriebwagen mit Kranen von 1000 kg Tragfähigkeit und mit Lasthebemitteln ausgerüstet sind, die zumeist bei Verladung eigenen Bedarfes, wie beim Ein- und Ausladen von Motorankern und bei der Beförderung von Schienen benützt werden.

b) Diensteinteilung.

Die städtischen Straßenbahnen Wiens verfügen über 17 Bahnhöfe, jedem dieser Bahnhöfe sind einige Lastwagen zur Herbeischaffung seines eigenen Bedarfes zugewiesen; der größte Teil des Lastwagenparkes ist aber in drei Bahnhöfen untergebracht, denen die Abwicklung der umfangreicheren und ständigen Beförderung obliegt. Demgemäß stellen sie auch das Bedienungspersonal bei, und zwar kommen hiefür sämtliche Bedienstete des betreffenden Bahnhofes ohne Ausnahme in Betracht.

c) Abwicklung des Lastenverkehres.

Der Lastenverkehr der Straßenbahnen wird im allgemeinen nach Bedarf abgewickelt. Denn es handelt sich zumeist um die Bewältigung von bestimmten Tagesleistungen auf Grund gegebener Anforderungen, für die eine beiläufige Einteilung der Fahrten aufgestellt wird.

d) Gegenstand der Beförderung.

Die Güter, die befördert werden, sind verschiedenster Art. Sie werden teils für den eigenen Bedarf, teils für fremde Rechnung befördert.

Für den eigenen Bedarf werden verfrachtet: Schienen und Oberbaustoffe, Pflastersteine, Werkzeuge, Wagenbestandteile wie Anker, Achsen, Fahrschalter und kleinere Ersatzteile; Schienenstreusand, Lebensmittel und Brennstoffe. Teilweise werden auch die Kartenausrüstungen der Schaffner, sowie das eingenommene Geld mittels Triebwagen befördert, in neuester Zeit auch die Kochkisten für die Mahlzeiten der Schaffner. Auf fremde Rechnung wurden verfrachtet: Für die Heeresverwaltung Schießbedarf, verschiedene Rohstoffe, die verschiedensten Arten von Ausrüstungsgegenständen, und zwar: Dienstkleider und Wäsche, Verpflegsgüter wie alle sackbaren Getreidearten, Zucker, Kaffee, Tee, Wein, Kraut, Marmelade, Tabak und Tabakerzeugnisse. Für die Gemeinde und andere Auftraggeber wurden hauptsächlich Lebensmittel befördert, und zwar: Kartoffeln, Rüben, Gemüse, Milch; in kleineren Mengen auch Obst, Bier usw.; außerdem besonders in den Wintermonaten Kohle und Koks. Als die Bautätigkeit in Wien noch eine lebhaftere war, wurden auch viel Baustoffe, wie Ziegel, Langholz, Stämme, Steine, Rohre u. dgl. befördert. Ausnahmeweise wurde im letzten Winter auch die Abfuhr des Schnees aus den Straßen Wiens besorgt.

e) Anschlüsse auf den Vollbahnhöfen und Anschlüsse zur Vermittlung des Massengüterverkehres.

Der Vorteil der unmittelbaren Umladung von der Vollbahn auf die Straßenbahn wurde durch den Bau von Anschlußgeleisen in der Länge von 15·5 km während des Krieges erzielt, und zwar auf dem Frachtenbahnhof der Nordbahn und Nordwestbahn, auf dem Ostbahnhof, bei den städtischen Kohlenrutschen, auf dem Nordwestbahnhof, bei der Holzverladerampe auf dem Nordbahnhof, auf dem Aspangbahnhof und im Arsenal.

Die günstigen Erfahrungen, welche die Heeresverwaltung bei der Verfrachtung von Verpfleggütern mit der Straßenbahn gemacht hatte, bewog sie dazu, die mannigfaltigen großen Verfrachtungen von Rohstoffen und Schießbedarf des k. u. k. Arsenals ebenfalls durch die Straßenbahnen besorgen zu lassen. Zu diesem Zwecke wurden eigene Schleppbahnanlagen hergestellt, mittels deren eine durchschnittliche Tagesleistung bewältigt werden kann, die etwa der von 30 Bahnwagen entspricht. Besondere Gleisanlagen auf dem Ostbahnhofe, bei der Großmarkthalle, der Markthalle in der Zedlitzgasse und im Bahnhofe Simmering ermöglichten die Abfuhr der Kartoffeln von den Vollbahnhöfen und die Verteilung auf die Verkaufsplätze mittels der Straßenbahn. Den gleichen Zweck der Abfuhr und der Verteilung verfolgt auch der Straßenbahnanschluß zur Vonwillerschen Mühle und zum Lagerhaus. Im Herbst 1915 wurde auch wieder ein regelmäßiger Verkehr im Anschluß an die n.-ö. Landesbahn von Stammersdorf zum sogenannten Naschmarkt eingeleitet und damit hauptsächlich Gemüse und Obst nach Wien gebracht.

Bei der Versorgung der Stadt mit Kohle hat die Gemeindeverwaltung der Straßenbahn die Rolle des Verfrächters zugewiesen. Zu diesem Zwecke ließ sie u. a. längs der neuen, von ihr gepachteten Rutschen auf dem Nordwestbahnhofe eine umfangreiche Verladestelle mit Straßenbahngeleisen und einer Brückenwage anlegen. Mit Hilfe dieser Anlagen sollten die Straßenbahnen die Zufuhr von Brennstoffen für Großabnehmer und die eigenen Großbetriebe der Gemeinde, wie der Wohlfahrtsanstalten in Lainz durchführen, um hiedurch das Pferdefuhrwerk für den Kleinverkehr frei zu machen — eine Absicht, welche jedoch erst allmählich das nötige Verständnis bei den großen öffentlichen Anstalten fand.

f) Postpaketbeförderung.

Eine besonders ausführliche Darstellung verdient die Postpaketbeförderung durch die Straßenbahnen Wiens

Digitized by Google

wegen ihrer Neuheit und eigentümlichen Ausgestaltung. Sie steht in einem gewissen Zusammenhang mit den bei der Kohlenbeförderung gesammelten Erfahrungen. Zum Ersatze des Pferdefuhrwerkes diente anfänglich die Beförderung zweier gewöhnlicher, für Pferdebespannung bestimmter Wagen, die an einen Triebwagen angehängt wurden. Dieser Vorgang bewährte sich nicht, er bildete aber den Ausgangspunkt für die mit gutem Erfolge jetzt verwendete Betriebsart der Postpaketbeförderung*).

Im Ausbau dieser Betriebsart ersetzte man die gewöhnlichen Lastwagen für Pferdebespannung durch Automobilanhängewagen mit $2^1/_2$ bis 5 *t* Tragfähigkeit. Sie sind fest und dauerhaft gebaut, sind auf die Spur der Bahn gebracht, besitzen kurze Kupplungen und sind daher für rasche Fahrt geeignet. Wenn auch die Gleisanlagen der Straßenbahn von den Postämtern nirgends sehr weit entfernt waren, wurden kurze Gleisstutzen bis in die Nähe der Ladestellen geführt. Dadurch wurde das Anhängen und Abstellen der Autoanhängewagen auch während der Zeit des allgemeinen Straßenbahnverkehrs, ohne diesen irgendwie zu behindern, ermöglicht. Die Kosten dieser Anlagen sind naturgemäß viel geringer, als wenn man Gleisanlagen für ausschließlich auf Schienen laufende Wagen geschaffen hätte. Auch konnten die kleineren Bauarbeiten auch unter den schwierigen Verhältnissen des Krieges sehr rasch ausgeführt werden.

Die Beförderung geschieht nun in folgender Weise: Je zwei bei den betreffenden Postämtern beladene $2^1/_2$ *t* Autoanhängewagen werden mittels Handverschub auf den Gleisstutzen geschoben, auf dem ein gewöhnlicher Triebwagen aufgestellt wird, an den die beiden Autoanhängewagen angekuppelt werden. Beide Autoanhängewagen sind mit einer Handbremse ausgerüstet. Bloß der letzte der beiden Wagen ist mit einem Bremser besetzt. Ferner wurden sie mit elektrischer Beleuchtung ausgestattet, um auf diese Art das Schlußsignal gut beleuchten zu können. Der Zug, der aus dem Triebwagen und den beiden Anhängewagen besteht, wird über die bestehenden Straßenbahngeleise zu einem anderen Postamte befördert und auf den daselbst neu erbauten Gleisanschluß gebracht. Dort werden die beiden Anhängewagen abgekuppelt und wieder mittels Handverschub zur Verladestelle dieses Postamtes gebracht. Gleichzeitig werden andere Anhängewagen übernommen. Diese sind entweder voll oder leer, so wie sie eben dort verfügbar sind und für eines der übrigen angeschlossenen Postämter gebraucht werden. Diese Beförderungsart hat den großen Vorteil, daß der Triebwagen während der längere Zeit dauernden Beladung und Entladung, nicht unverwendet bleibt.

Die erwähnten Gleisanlagen bestehen im allgemeinen aus einem einfachen Stockgleis, das nach einer Richtung hin in beide Hauptgleise eingebunden ist. Die Beförderung der Postpaketwagen erfolgt auf bestimmten Strecken nach einem bestimmten Fahrplan. Dieser Fahrplan sieht fünf Postzüge vor, die größtenteils zur Nachtzeit verkehren. Sie stellen die Verbindung zwischen dem Ost-, Süd-, Nord-, Nordwest-, West-, und Franz Josef-Bahnhof untereinander und dem Paketamt her, indem sie volle Anhängewagen an ihren Bestimmungsort bringen und zum Teil leere beistellen.

Was die Bedienungsmannschaft anbelangt, sind Fahrer und Zugführer besonders geschulte Leute, die Bremser auf den Anhängewagen werden von der Postverwaltung beigestellt. Der Probebetrieb der Postpaketbeförderung wurde am 14. Dezember 1916, der Vollbetrieb am 16. März 1917 aufgenommen. Derzeit werden von 5 Triebwagen und 25 Anhängewagen täglich 106 Nutzwagenfahrten geleistet.

g) Ausgestaltung des Güterverkehr.

Wir kehren nunmehr zur Güterbeförderung durch die städtischen Straßenbahnen im allgemeinen zurück. Er dürfte in nächster Zeit durch die Vermehrung der Lastwagen und den Bau weiterer Anschlußgeleise ausgestaltet und leistungsfähiger werden. Denn die Straßenbahnen sollen zur Beschickung der Kohlenverkaufsplätze für den Kleinverkauf sowie für die unmittelbare Versorgung der Großverbraucher ständig herangezogen werden. Außerdem wird von maßgebenden Stellen großer Wert darauf gelegt, daß die Abfuhr der Güter von den Wiener Vollbahnhöfen durch Heranziehung der Straßenbahn durchgeführt werden soll.

h) Umfang der Güterbeförderung.

Nach dem letzten Verwaltungsberichte für das Jahr 1915/16 (vom 1. Juli 1915 bis zum 30. Juni 1916) wurde eine Frachtleistung im elektrischen Betriebe von rund 163.800 *t* erzielt, wozu 37.685 Nutzwagenfahrten bei einer Fahrtleistung von 524.267 Wagenkilometern nötig waren. Im Dampfbetriebe betrug die Leistung 8801 *t* Güter und 96 *t* Gepäck bei einer Wagenleistung von 46.123 km.

Aus dem Angeführten geht wohl hervor, daß die Direktion der städtischen Straßenbahnen Wiens in kurzer Zeit und unter den schwierigsten Verhältnissen — wurden doch u. a. gleich bei Kriegsbeginn 5700 Mann, ungefähr die Hälfte des damaligen Standes an Bediensteten, einberufen — einen neuen Zweig des Verkehrs bei den städtischen Straßenbahnen durchgeführt hat. Seine Bedeutung liegt darin, daß die Beförderung der auf den Vollbahnhöfen einlangenden Massengüter an den Ort des Verbrauches in der Stadt bewerkstelligt wird. Die Zukunft und Entwicklung dieses Verkehres in der Reichshaupt- und Residenzstadt, die einen Umfang von rund 100 km besitzt und 28.000 ha bedeckt, können wir heute wohl ahnen, kaum aber noch vollständig ermessen!

*) Die Darstellung der Postpaketbeförderung ist teilweise dem in der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen“ erschienenen Aufsatze „Postpaketbeförderung mit der Straßenbahn“ von Ingenieur Ludwig Spängler, Direktor der städtischen Straßenbahnen in Wien, entnommen.

Digitized by Google

Alkohol und Verkehrswesen.

Vortrag von Dr. **Max Josef Metzger**, Hauptleiter der österr. Kreuzbündniszentrale, Graz, gehalten im Klub österreichischer Eisenbahn und Schiffahrtsbeamten am 18. April 1917.

(**Fortsetzung zu Heft 14**).

Ich habe im vorangehenden mit Absicht noch gar nicht vom Einfluß des Alkohols auf das Verkehrswesen gesprochen. Aber die Anwendung der allgemeinen Erkenntnisse, die wir bisher gewonnen haben, auf das besondere Gebiet des Verkehrswesens ist nunmehr überaus leicht und ergibt sich ganz von selbst. Ich kann nur auf einige von den unendlich vielen Gesichtspunkten hinweien, die hier hervorzuheben wären.

Wir haben eingangs von den Betriebsunfällen und deren Ursachen gesprochen. Nur ein ganz geringer Verhältnisteil der Unfälle (16 v. H.) ist auf Schlechtigkeit des Stoffes der Betriebsmittel zurückzuführen. Hier spielt der Alkohol natürlich nur eine sehr geringe Rolle. Immerhin mag er doch bereits da und dort auch mitwirken, indem er im einzelnen Fall, vielleicht öfters als man glaubt, auch mit daran schuld ist, daß die Betriebsstoffe von leichtsinnigen Arbeitern schlecht bereitet wurden oder Fehler infolge von Nachlässigkeit und Pflichtvergessenheit der Arbeiter und Bediensteten nicht zur Anzeige und zur Ausbesserung kamen.

Häufiger mag der Alkohol schon Anteil haben an der Mitverursachung der Unfälle, die auf ungünstige Witterungsverhältnisse zurückgeführt werden. Ist es schon bei gewöhnlichen Verhältnissen von höchster Wichtigkeit, daß der Lokomotivführer scharfe Augen hat und aufmerksam auf seine Bahn achtet, so ist dies um so notwendiger bei Nebel, Schneestürmen usw. Ganz geringfügige Beeinträchtigungen der Sehkraft mögen hier schon eine große Rolle spielen. Wie leicht wird in diesem Fall ein Signal übersehen oder nicht klar und scharf erkannt. Hier mag es von Bedeutung sein, was Hugo Schulz vor kurzem als das Ergebnis seiner hochbedeutsamen Studien veröffentlicht hat. Schulz untersuchte den Einfluß ganz geringer Alkoholgaben auf das Unterscheidungsvermögen gegenüber ganz geringer Helligkeitsunterschieden bei Grün und Rot. Er fand, daß durch den Genuß von Alkohol bis zu $^1/_2$ *g*, was etwa $^1/_{120}$ *l* Wein oder $^1/_{60}$ *l* Bier entspricht, eine gewisse Erhöhung der Wahrnehmungsfähigkeit eintritt, daß dann bei Gaben von $^1/_2$ bis $1^1/_2$ *g* merkliche Einwirkungen nicht zu beobachten waren, daß aber bereits von $1^1/_2$ *g* ab, das ist $^1/_{40}$ *l* Wein, $^1/_{20}$ *l* Bier, eine allmählich immer bedeutender werdende Verschlechterung der Wahrnehmungsfähigkeit eintrete.

4 v. H. aller Unfallsursachen werden durch Einwirkung Fremder bedingt, sagt die Statistik. Hier mag sehr oft wieder der Alkohol mitwirken, der nicht so sehr böswillige, als unbedachte und leichtsinnige Gefährdungen des Verkehrswesens herbeiführen mag. Es braucht nur an den erhöhten Tätigkeitsdrang erinnert zu werden, den der Alkohol in der Bier- und Weinseligkeit auslöst, um die unbegrenzten Möglichkeiten anzudeuten, die hier eine Rolle spielen können und sicher oft spielen.

Am bedeutsamsten ist natürlich die Einwirkung des Alkohols bei der Hauptgruppe (68 v. H.) der Betriebsunfallursachen, die durch körperliche oder geistige Mängel der Bahnangestellten bedingt sind.

Wir haben eingangs bereits darauf hingewiesen, daß die ganze Verkehrssicherheit auf den sittlichen und geistigen Eigenschaften der Bahnbediensteten beruhe. Wir brauchen nur mit einigen Schlagworten auf die unzähligen Vorbedingungen hinzuweisen, die erfüllt sein müssen, um die Betriebssicherheit zu gewährleisten, um klar erkennen zu können, wie ganz geringfügige Schädigungen der geistigen und sittlichen Fähigkeiten bereits ungeheuere Folgen haben können.

Bei 8 v. H. der auf die Bediensteten und ihr Verschulden zurückgeführten Unfälle wird körperliche Schwäche als Grund angegeben. Der Lokomotivführer, der Heizer, fühlt sich plötzlich schwach, er setzt sich einen Augenblick. Oder vielleicht wendet er auch nur den Blick ab, verliert die Aufmerksamkeit, und schon kann das Unglück geschehen sein. Oder der Verkehrsbeamte, der Weichenwärter läßt infolge solcher augenblicklicher körperlicher Schwäche etwas außer acht im Signaldienst, in der Weichenstellung usw.; furchtbares Unglück kann die Folge sein. Daß aber wohl in den meisten Fällen solche augenblicklichen Schwächeanfälle mit dem Alkohol zusammenhängen, davon wissen die Bahnärzte ein Lied zu erzählen. Nicht so sehr die augenblickliche Betrunkenheit oder auch nur Angeheitertheit spielt hier die Hauptrolle; in solchen Fällen wird oft leicht durch sofortige Beseitigung des betreffenden Bediensteten einem Unglück vorgebeugt, obwohl auch in dieser Hinsicht bei den heutigen Trinksitten nur allzuoft ein Auge zugedrückt werden mag. Viel gefährlicher ist die Nachwirkung unmäßigen Alkoholgenusses, da der betreffende Bedienstete anscheinend nüchtern seinen Dienst antritt, während er natürlich durchaus nicht auf der Höhe seiner Leistungsfähigkeit steht. Und auch in dieser Hinsicht können verhältnismäßig kleine Gaben Alkohol erfahrungsgemäß solche plötzliche Schwächeanfälle hervorrufen und dadurch großes Unheil heraufbeschwören. Oft mag auch das Wort „Schwächezustand" nicht viel mehr als eine beschönigende Umschreibung der Trunkenheit sein.

Die Zerstreutheit der Angestellten wird es weiteren 8 v. H., deren Vergeßlichkeit in 24 v. H., Versehen in 28 v. H. der Unfälle als Ursachen angegeben. Welche tieferliegende Ursache mag hier wohl häufiger mitwirken als gerade der Alkohol? Wenn der belgische Eisenbahnminister einmal sagte, daß die Hälfte der Eisenbahnunfälle auf den Alkohol zurückzuführen sei, so dürfte das keinesfalls übertrieben sein. Nicht als ob die Eisenbahnangestellten weniger nüchtern wären als andere Berufe. Keineswegs! Aber gerade bei den Eisenbahnern rächt sich die allergeringste Beeinträchtigung des Pflichtgefühls, der Aufmerksamkeit, der geistigen Leistungsfähigkeit usw. in ungleich höherem Maße als in irgendeinem anderen Berufe.

Welche Rolle spielt das Pflichtgefühl, das Verantwortlichkeitsbewußtsein, die Pünktlichkeit und Genauigkeit aller Bediensteten, bei Bahnvorsteher, Fahrdienstleiter, Lokomotivführer und Heizer, Zugführer und Zugmannschaft, besonders auch bei Weichenwärtern und Schrankenwärtern! Laßt den Alkohol das Pflichtgefühl untergraben! Dann ist der Verkehrsbeamte nicht pünktlich auf seinem Posten, dementsprechend natürlich auch seine Untergebenen, er läßt es an der notwendigen Aufsicht fehlen, die Folge davon ist, daß die Untergebenen sich allzuleicht gleichfalls gehen lassen. Für Pünktlichkeit haben pflichtvergessene Bedienstete keinen Sinn; wenn sie gerade im Plaudern sind oder sich noch ein Glas Bier oder einen Imbiß vor der Abfahrt genehmigen wollen, so machen ein paar Minuten Verspätung nichts aus. Und doch ist gerade die Unpünktlichkeit eine ergiebige Quelle von Unfällen, besonders bei großer Dichte des Verkehrs. Allzuleicht wird infolgedessen ein Zug mit einem anderen verwechselt; wenn dieser nicht zur rechten Zeit einfährt, wird das Bewußtsein leicht getrübt, ob der fahrplanmäßig längst fällige Zug bereits vorbei oder nicht. Als Folge davon wird eine Weiche falsch gestellt, ein Signal falsch gegeben usw., und das Unglück ist da. Der verspätete Zug muß versuchen, die Verspätung wieder einzuholen. Wie leicht ereignen sich da Unglücksfälle! Auf der Barmer Bergbahn zum Beispiel verunglückte im Jahre 1916 bei Sieperhöhe ein Wagen.

Digitized by Google

Was war die Schuld? Fahrer und Schaffner waren betrunken. Mit einstündiger Verspätung abfahrend, fuhren sie mit gewaltiger Geschwindigkeit. In einer Biegung sprang der Wagen aus den Schienen und prallte gegen ein Haus, das durch den wuchtigen Stoß stark beschädigt wurde. Zum Glück befanden sich keine Fahrgäste im Wagen. Die beiden Schuldigen kamen mit Verletzungen davon. Der Lokomotivführer fährt in einem vollendeten Gefühl der „Wurstigkeit" darauf los. Er sieht ein Hindernis auf dem Geleise. Der besonnene, nüchterne Lokomotivführer würde den Zug anhalten. Aber nein! Ach was, wir werden das Zeug schon hinunterbringen! Er gibt Volldampf, und die Folge ist eine Entgleisung. Oder er fährt mit Volldampf, unbekümmert darum, daß eine scharfe Biegung kommt und bringt den Zug zum Entgleisen. Nach den „Mitteilungen des Oldenburger Eisenbahn-Alkoholgegner-Verbandes" 1915, Nr. 3, fuhr ein betrunkener Lokomotivführer mit seinem von Caen abgefahrenen Zug in voller Geschwindigkeit durch die nächste Station, in der halten sollte, durch und brachte den Zug erst auf freier Strecke zum Stehen. Oder aber, es ist dem Lokomotivführer nicht besonders wohl, er fühlt sich matt und schlaff; er setzt sich und gibt der Bequemlichkeit nach. Oder er ist in angeregter Stimmung infolge seines Gläschens und plaudert mit dem Heizer, und auf einmal ist das Haltesignal überfahren, das Unglück geschehen. Oder der Heizer verspürt einen merkwürdigen Tatendrang und macht ihm Luft, indem er heizt und heizt und den Kessel überheizt... Der Weichenwärter, von dessen peinlichster Gewissenhaftigkeit so unendlich viel abhängt, läßt sich gehen, liest die Zeitung, gibt der Müdigkeit nach, und der Bahnwärter unterläßt die Nachprüfung des Geleises, ob auch sicher kein Hindernis darauf ist — es wird ja heute keine Kontrolle sein — oder er geht selbst so weit, die Kontrolle zu fälschen... oder die Zugmannschaft unterläßt die Prüfung der Achsen und Bremsen, oder macht sie wenigstens nur oberflächlich, schleuderhaft, der Weichenwärter unterläßt die Ölung, die Reinigung der Signalhebel, der Weichen usw. Kurz, überall schafft der Alkohol durch die Untergrabung des Pflichtgefühls die Vorbedingungen für den Unfall.

Mit den sittlichen Eigenschaften hängt der Mangel an Aufmerksamkeit und Konzentration zusammen. Öfter aber ist diese Schläfrigkeit, Zerstreutheit, Unachtsamkeit, bei dem die Beamten sich gefährlichen Träumereien hingeben, eine unmittelbare Folge der Einwirkung des Alkohols auf das Gehirn. Wenn durch den Alkohol die höchsten psychischen Zentren ausgeschaltet sind, dann sinkt das ganze sinnlich-geistige Erkennen und das entsprechende Handeln auf die Stufe des Halbbewußten, Unterbewußten herab. Der Sinnesreiz kommt wohl bis zu den ersten Reaktionsstellen, wo die reinen Reflexbewegungen stattfinden. Soweit diese genügen, ist es gut. Aber die Reflexbewegungen werden nur ausgelöst bei ganz einfachen selbstverständlichen Dingen, zum Beispiel der einfachen Abwehr von Bedrohungen des eigenen Ich oder bei gewohnheitsmäßig sich vollziehenden Bewegungen. Der Verkehrsbeamte sieht den um diese Zeit fälligen Schnellzug heranfahren, und ganz unbewußt gibt er das Geleise für ihn frei. Aber eben ist doch gerade auf dasselbe Geleise ein anderer Zug geleitet worden! Es kommt ihm gar nicht zum Bewußtsein, daß dieses Geleise von dem außergewöhnlichen Zug besetzt worden ist. Der Sinneseindruck des nun einfahrenden Zuges kommt nicht bis zum Gehirn, weil die Verbindung gestört ist. Infolgedessen bleibt auch der entsprechende Befehl der überlegenden Zentrale im Gehirn aus, durch den das verhängnisvolle Freigeben des Geleises hätte gehemmt werden können. Das Unglück ist nicht aufzuhalten, weil das rein automatische mechanische Handeln hiezu nicht genügt. Am 7. August 1905 zum Beispiel hat der diensthabende Verkehrsbeamte bei Spremberg nach durchspielter und durchzechter Nacht den Dienst angetreten. Den klarsten Sicherheitsvorschriften entgegen hat er, offenbar in solchem Traumzustand unfähig zur richtigen Handhabung seines Dienstes, den Schnellzug 113 von Spremberg in der Richtung nach Görlitz abfahren lassen, obwohl auf der eingeleisigen Strecke der Nachzug zu Schnellzug 112 von der vorgelegenen Stationsschleife her bereits unterwegs war. Bei dem dadurch hervorgerufenen Zusammenstoß entgleisten zwei Maschinen, zwei Packwagen, ein Gepäckwagen, ein Gepäckbeiwagen und fünf Personenwagen wurden größtenteils zertrümmert. 16 Personen büßten das Leben ein, weit über 100 wurden mehr oder minder schwer verletzt. Der entstandene Schaden belief sich auf etwa 2 Millionen Mark.

Auch das große Eisenbahnunglück auf der Kleinbahn Bergedorf-Geestbacht am 30. Dezember 1916 ist auf das Schuldkonto des Alkohols zu setzen. Die Wirtschaft des Bahnhof-Bergedorf-Süd wechselte an dem Unglückstag ihren Inhaber, und der alte Pächter gab, wie es sich nach der Ansicht seiner Stammgäste auch so gehörte, eine solenne Abschiedskneipe. Dabei fehlten natürlich auch die Angestellten der Bahn nicht, soweit ihnen ihr Dienst irgendwie Zeit ließ. So ist es denn kein besonderes Wunder, daß der aufsichtsführende Assistent den Zug, der das Unheil angerichtet hat, zu früh abließ, bevor der Gegenzug auf der eingeleisigen Bahn eingetroffen war. Ein Versuch, durch Fernsprechmeldung nach der nächsten Haltestelle das Versehen wieder gut zu machen, schlug fehl, weil der Gegenzug bereits abgefahren war. Gleich darauf ereignete sich der Zusammenstoß, der so schreckliche Folgen haben sollte. 4 Personen waren tot, eine Anzahl wurden schwer, sehr viele leicht verletzt. Unter den Toten befand sich ein Mann, der kürzlich zwei Söhne im Felde und die Tochter an einer Krankheit verloren hatte. Jetzt brachte man seiner Frau die Nachricht ins Haus, daß sie nun auch Witwe geworden sei.

So kann in diesem gefährlichen Dämmerzustand der Verkehrsbeamte ein Signal ganz überhören, das heißt, es dringt nicht bis zu seinem Bewußtsein, infolgedessen bleibt auch die Folgewirkung aus; der Lokomotivführer mag in gleicher Weise ein außergewöhnliches Signal übersehen oder besonders ein Hindernis nicht beachten. Das furchtbare Müllheimer Eisenbahnunglück am 17. Juli 1911 ist dadurch entstanden, daß der keineswegs betrunkene Lokomotivführer unter der sicher nachweisbaren Einwirkung des Alkoholgenusses beim Durchfahren einer Weiche, die anläßlich des Baues einer Unterführung in der Station hatte eingelegt werden müssen, seine rund 110 *km* betragende Geschwindigkeit, die vorschriftsgemäß auf 20 *km* hätte gemindert werden müssen, beibehielt. Aber auch der Zugführer griff nicht rechtzeitig zur Notbremse, ebenso versagte der Heizer, der um einen Augenblick zu spät den Dampf abzustellen versuchte. 14 Personen wurden bei dem Unglück getötet, 10 schwer, 74 leicht verletzt. Die Generaldirektion der Badener Staatsbahnen hatte bis Ende Mai 1912 an Entschädigungsgeldern K 1,765.000 ausbezahlt und berechnete den Sachschaden auf M 130.540.

Am 30. September 1905 fuhr auf Bahnhof Czernitz (Oberschlesien) der Personenzug 858 bei der Ausfahrt unter Nichtbeobachtung des Haltesignales auf den Prellbock eines stumpfen Geleises. Die Lokomotive, der Packwagen und 3 Personenwagen stürzten die Böschung hinab. Lokomotivführer und Heizer wurden getötet, der Zugführer und 2 Reisende wurden schwer, mehrere andere leicht verletzt. Zugführer, Lokomotivführer und Heizer waren an dem betreffenden Tag unwiderlegten Zeitungsnachrichten zufolge betrunken. Am 17. Oktober des gleichen Jahres ist in Tilsit der unter starker Alkoholwirkung stehende Lokomotivführer eines nach Insterburg bestimmten Güterzuges ohne seinen Zug, nur mit dem Packwagen, unter Nichtbeachtung der Signale mit Volldampf auf die Strecke nach Labiau statt Insterburg gefahren und dort

Digitized by Google

auf einen in voller Fahrt befindlichen Personenzug gestoßen. Lokomotive und Gepäckwagen wurden bei beiden Zügen stark beschädigt. Der betrunkene Lokomotivführer starb an den erlittenen Verletzungen, außerdem wurden der Führer des Personenzuges, die beiden Heizer und 2 Reisende schwer, andere Reisende leicht verletzt.

Dem Weichenwärter entgeht es völlig, daß der gemeldete Zug im Einfahren ist, trotzdem er doch selbst die Meldung entgegengenommen hat; er unterläßt, die Weiche zu stellen und führt dadurch ein großes Unglück herbei; der Schrankenwärter verträumt den Zug und schließt die Schranken nicht, und unglücklicherweise überfährt der Zug ein gerade kreuzendes Gefährt. So hat zum Beispiel am 23. Juli 1905 ein Schrankenwärter auf einem Kreiskriegerfest sich dem Alkohol ergeben, auf der Strecke Ruhbank-Witgendorf vergißt er die Schranken zu schließen, ein Omnibus wird von einer leerfahrenden Maschine erfaßt und überfahren, 3 Personen wurden schwer, die übrigen leicht verletzt.

Wie wir oben im allgemeinen festgestellt haben, wird durch den Alkohol sowohl die Schnelligkeit als die Sicherheit der sinnlichen Wahrnehmung beeinträchtigt. Das eine wie das andere kann verhängnisvolle Wirkungen hervorrufen und zu schweren Unfällen führen. Wenn der Verkehrsbeamte ein Signal unrichtig hört oder eine telegraphische oder telephonische Mitteilung falsch aufnimmt und infolgedessen falsche Anordnungen trifft, wenn er den einfahrenden Zug mit einem fahrplanmäßigen verwechselt oder umgekehrt, wenn der Lokomotivführer das bekannte Flimmern vor den Augen hat (eine typische Alkoholwirkung) und infolgedessen ein Signal falsch sieht, wenn er die Farben nicht unterscheiden kann, wenn der Weichensteller den herankommenden Zug mit einem anderen verwechselt und auf ein falsches Geleise leitet, wenn er am Fernsprecher eine falsche Zugnummer hört oder eine falsche Nummer des Geleises usw., kurz in ungezählten Fällen kann eine geringfügige Störung der Schärfe des Gesichtes oder Gehörsinnes durch den Alkohol die verhängnisvollsten Wirkungen zeitigen.

Und in ähnlicher Weise kann die Verlangsamung der Sinneswahrnehmungen weittragende Folgen haben, besonders wenn noch die Verlangsamung der Reaktion, eine weitere Wirkung des Alkohols, sich damit verbindet. Der Verkehrsbeamte wie der Lokomotivführer und der Weichenwärter insbesondere, aber auch unter Umständen der Zugführer, der Schrankenwärter, der Heizer können urplötzlich vor eine Lage gestellt werden, in der ein kleiner Teil einer Sekunde alles entscheidet. Der Verkehrsbeamte oder der Weichenwärter sieht beispielsweise einen Sonderzug einfahren; er bemerkt, daß das Geleise, auf dem der Zug bei der gegenwärtigen Stellung der Weichen fährt, besetzt ist; noch einen Augenblick, dann ist es zu spät. Sind die Wahrnehmungen rasch genug erfolgt, ist der Weichenwärter imstande, sich sofort zu entschließen und den richtigen Hebel an der richtigen Weiche unverzüglich zu ergreifen, vermag der Verkehrsbeamte im letzten Augenblick ein Haltesignal zu geben, so ist vielleicht der Zug noch zu retten; eine Verzögerung von einem Bruchteil einer Sekunde, und der Zug ist verloren.

Und da unter dem Einfluß des Alkohols zur Verlangsamung der Wahrnehmung und der Reaktion noch deren Unsicherheit hinzukommt, so tritt eine neue Gefahr hinzu. Es mag sein, Verkehrsbeamter oder Weichenwärter oder Lokomotivführer fassen die Lage richtig auf. Aber in dem Augenblick, als die willkürliche Reaktion auf den Sinneseindruck erfolgen soll, geschieht das Unglück. Bei der Vielzahl der Tasten drückt der Verkehrsbeamte die falsche, der Weichenwärter stellt die falsche Weiche, der Lokomotivführer gibt noch mehr Dampf, statt ihn abzusperren. Wir erinneren uns der Kraepelinschen Versuche mit dem Morsetaster und ersehen daraus, wie nahe diese Gefahr liegt, wenn der Alkohol die Sicherheit der motorischen Reaktion beeinträchtigt.

Denn, das ist wichtig festzuhalten, bei den Entscheidungen, vor die Verkehrsbeamter, Weichenwärter, Lokomotivführer sich oft urplötzlich gestellt sehen, genügen zumeist die unwillkürlichen Reaktionen, die gewöhnlichen Reflexbewegungen, keineswegs. Da bedarf es einer blitzschnellen Würdigung der Lage, blitzschneller richtiger Entscheidung, blitzschnellen Handelns. Von der Schnelligkeit des Ineinandergreifens dieser 3 Faktoren, von der überlegenen Ruhe der Überlegung bei aller Schnelligkeit hängt vielleicht alles ab. Der Alkohol benimmt aber gerade die Möglichkeit vollkommener Beherrschung der Verhältnisse, besonnener, ruhiger Überlegung und sicheren Handelns, er macht im Gegenteil kopflos und unbedacht, und das Unglück ist nicht mehr aufzuhalten. (Schluß folgt.)

SCHIFFAHRT.

Einführung von Sonderverkehren der Elbeschiffahrts-Gesellschaften. Um den Eisenbahnverkehr zu entlasten, hat der Chef der Eisenbahnverwaltung des deutschen Generalstabes die ihm unterstellten Schiffartsgruppen angewiesen, energisch darauf hinzuwirken, daß alle für den gemischten Eisenbahn- und Wasserverkehr geeigneten Güter fortan nur auf diesem Wege verfrachtet werden.

Die Schiffahrtsgesellschaften sind diesen Bestrebungen des Großen Generalstabes tatkräftig entgegengekommen und haben zur Aufnahme des Güterverkehrs weitgende Maßnahmen getroffen. Unter anderen haben die „Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften" einen Sonderverkehr für die Strecke Sachsen—Berlin unter Festhaltung des Umschlagplatzes Riesa als Abgangsort eingerichtet. Weiterhin unterhält die gleiche Gesellschaft Sonderverkehre (Eildienst) zwischen Hamburg, Magdeburg, Riesa, Dresden und Laube sowie nach Halle und Lübeck. Die Übernahme von Gütern auch auf kurze Strecken in kleinen Teilmengen ist auch auf anderen als den eilmäßig betriebenen Linien möglich.

Zur Ausnutzung des Schiffsparkes haben sich weiterhin im Einvernehmen mit der „Schiffahrtsgruppe" die Elbe- und Saaleschiffahrtsgesellschaften zu einer „Kriegsvereinigung" zusammengeschlossen, die den Zweck hat, die auf der deutschen Elbestrecke und der Saale in beiden Verkehrsrichtungen vorhandenen Gütersendungen, die der Verfügung der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens unterstehen, nach einheitlichen Grundsätzen gemeinsam zu befördern oder zu lagern. Die Mitglieder der Kriegsvereinigung unterhalten daneben noch selbständige Sonderverkehre, in denen sie sich erforderlichenfalls gegenseitig mit Fahrbetriebsmitteln aushelfen.

Verweisung von Güterverkehr auf den Wasserweg in Deutschland. Zur Entlastung der Eisenbahn werden vom 1. Juli d. J. Frachtstückgüter und Frachtwagenladungsgut (auch Militärgut und Privatgut für die Militärverwaltung) in einer große Zahl von Verkehrsbeziehungen zur Beförderung mit der Eisenbahn nicht mehr angenommen, z. B.:

Von Altona und Altona Kai, Hamburg (Hauptgüterbahnhof B, Han., Süd, Kai rechts, Sternschanze, Barmbeck), Ohlsdorf und Harburg (Hauptbahnhof und Unterelbebahnhof) nach Aken (Elbe), Barby, Berlin (Anhalter Gbf., Frankfurter Allee, Görlitzer Bf., Hamburger und Lehrter Bf., Moabit, Nordbf., Ostbf., Osthafen, Potsdamer Gbf., Schlesischer Gbf., Stettiner Gbf., Wedding, Zentralviehof), Charlottenburg Gbf., Halensee, Lichtenberg-Friedrichsfelde, Neukölln, Neukölln-Treptow, Rummelsburg b. Berlin, Tempelhof, Weißensee b. Berlin, Wilmersdorf-Friedenau, Bernburg, Brandenburg (Staatsbf., Altstadt, Neustadt), Breslau (Ost, Odertorbf., Pöpelwitz (Umschlag), Stadthafen, West), Brockau, Mochbern,

Digitized by Google

Calbe (Saale), Ost und West, Cüstrin (Altstadt, Kietz, Neustadt Hbf.), Dömitz, Frankfurt (Oder), Fürstenberg (Oder), Fürstenwalde (Spree), Glogau, Halle (Saale), Havelberg, Lauenburg (Elbe), Magdeburg (Hbf., Alte Neustadt, Buckau, Elbbf., Friedrichstadt, Neustadt, Sudenburg), Maltsch, Maltsch Hafen, Neusalz (Oder), Nienburg (Saale, Rathenow (Staatsbf., Brandenburgische Städtebahn), Schönebeck, Spandau, Steinau (Oder), Stettin (Hbf., Freibezirk, Westend), Pommerensdorf, Torney, Torgau, Tangermünde, Tschicherzig, Wittenberg, Wittenberge und umgekehrt.

Der Verkehr wird vom genannten Tage ab durch den von der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens auf der Elbe, Oder und den märkischen Wasserstraßen eingerichteten Güterdampferverkehr, durch Vermittelung mehrerer Firmen abgefertigt, die im Einzelnen ebenso wie die von der Sperre ausgeschlossenen Güter besonders bekannt gemacht werden.

Paris als Seehafen. Frankreichs Handel und Industrie, vor dem Krieg von dem deutschen Wettweberb arg bedrängt, richten ihre Blicke gläubig auf die Zukunft. In dieser Zuversicht sind sie gegewärtig eifrig bemüht, alle Maßnahmen zu befürworten und zu unterstützen, die geeignet erscheinen, ihre Hoffnungen auf Wiederkehr eines blühenden Wirtschaftslebens Frankreichs im wesentlichen zu erfüllen. Als eines der umworbensten Mittel dazu hat die Binnenschiffahrt zu gelten, die Frankreich entgegen den natürlichen Voraussetzungen des Landes in den letzten Jahrzehnten arg vernachlässigt hat. Während Deutschland, zum Beispiel in den vierzig Jahren 1870 bis 1910, für den Bau seiner Wasserstraßen beinahe 2 Milliarden aufgewendet und damit eine Zunahme seines Binnenschiffahrts-Verkehrs um mehr als 400% erzielt hat, ließen es die Franzosen sich mit 900 Millionen begnügen und wunderten sich dann über die geringe Verkehrszunahme auf ihren Wasserstraßen um etwa 170%.

Im Mittelpunkt der neu gediehenen Binnenschiffahrtspläne Frankreichs steht die Seine, steht Paris. Für den Ausbau der Seine zur Sicherung der Flußschiffahrt haben die anliegenden Departements bis 1888 viel getan. Mit einem Aufwand von mehr als 60 Millionen wurde der Fluß in drei Stufen von 1838 bis 1888 auf eine Tiefe von 3·20 *m* gebracht. Paris selbst bekam Hafenanlagen, die sich zu beiden Seiten des Flusses auf je 12 *km* ertrecken. Der seinerzeit lebhafte Durchgangsverkehr über Paris lohnte die Errichtung dieser Anlagen reichlich. Aber nicht lange dauerte das Gedeihen Paris' als Hafenstadt. Die zunehmende Verdichtung des Eisenbahnnetzes raubte ihm seine Reichweite. Mit dem um sich greifenden Bahnverkehr schlug der Güterverkehr andere Richtungen ein. Paris wurde von Antwerpen überholt, Rotterdam und Hamburg erstarkten zu Hafenplätzen, die nichts Ihresgleichen neben sich duldeten. Bei Beginn dieser Entwicklung schickten sich die Franzosen mehr unbedacht als bewußt in die neue Weltverkehrsrichtung. Die Folge war Vernachlässigung der Pariser Hafenanlagen und deren Herabsinken vom Durchgangshafen zum örtlichen Verbrauchsgüterhafen für die großstädtische Bevölkerung und das Pariser Geschäftsleben. Die technischen Hafeneinrichtungen sind heute veraltet, die Gliederung und Gebarung der Hafenverwaltungsbehörden ist „bureaukratisch" und großzügigen Handelssinnes bar.

Diesem unzeitgemäßen Zustande soll ein Ende bereitet werden. Die beteiligten Kreise Frankreichs treten nachdrücklich dafür ein, daß Paris zu einem „Seehafen" werde. Es erschöpfe keineswegs die Bedeutung der Seine, Kohlen, Baustoffe, Lebensmittel u. dgl. nach Paris zu tragen, sie besitze die ungenutzten Eigenschaften einer Verkehrsstraße, die zum Anschluß an den Weltverkehr herausforderten.

Dieser Gedankengang ist keineswegs neu. Schon im 18. Jahrhundert stand nachgewiesenermaßen „Paris als Seehafen" zur Erörterung, und in der französischen Schiffahrtsgeschichte steht der Dampfer „Le Barazer" rühmlich verzeichnet, der 1852 eine Fahrt von Rio de Janeiro nach Paris gemacht hat. Immerhin — damals wurde die Frage „Paris ein Seehafen" mehr lehrhafter aufgefaßt, heute ist sie durchaus ernst gemeint.

Für die technische Durchführung des Planes wird gefordert. Tieferlegung des Seinebettes auf 4·50 *m* (auch für die Zeit großer Trockenheit), damit die in Rouen ankommenden Ladungen nicht mehr erst von den Seeschiffen auf die Flußschiffe umgeladen werden müssen, vielmehr ihren Weg flußaufwärts fortsetzen können. Ferner Errichtung neuzeitlicher Hafenanlagen vor Paris und endlich höchstmögliche Sicherstellung der Seineschiffahrt gegen die im Fluß häufig auftretende Hochwassergefahr. Was die wirtschaftliche Seite des Unternehmens anlangt, so haben sich die beteiligten Kreise bislang mit der Aufstellung von Erträgnisziffern auffallend wenig beschäftigt. Dies ist um so weniger verständlich (oder vielleicht um so einleuchtender?), als sich verschiedene Widerstände der Ausführung des Seehafenplanes hemmend in den Weg stellen. Die Eisenbahngesellschaften, mit denen es sich hiebei vor allem auseinanderzusetzen gilt, legen nicht nur eine kühle Teilnahmelosigkeit an den Tag, sondern sprechen vorerst noch ein glattes „Nein" aus und lehnen etwaige Tarifvereinbarungen mit der Seineschiffahrt ab. Daneben wendet die Stadt Rouen all ihren Einfluß auf, um den Plan scheitern zu lassen. Die dortigen Reederkreies werden nicht müde, eine entsprechende Gegenbewegung wachzuhalten, um zu verhüten, daß Rouen um seinen einträglichen Umschlagverkehr gebracht werde.

Nach all dem sind die Vorbedingungen einer Verwirklichung des Wunsches der gegenwärtig mit staunenswerter Unternehmungslust begabten Handels- und Industrieleute Frankreichs nicht gerade als hervorragend günstig zu bezeichnen. *Franz Xaver Ragl* (München).

VERSCHIEDENES.

Krankenkost für Arme. Die Hilfsmaßnahme der Erzherzogin Isabella hat auch die Errichtung von Krankenhilfküchen vorgesehen. Zwei wurden anfangs Juli eröffnet, und zwar eine im VII. Bezirk, Kaiserstraße 92 und eine IX. Achamergasse 3. Die Einschreibungen zum Bezuge von Speisen können vom 15. d. M. an erfolgen. Bezugberechtigt sind nur Kranke oder Genesende, zum Beispiel Wöchnerinnen, Schwerunterernährte, Tuberkulose und andere. Die Krankenkost wird bestehen aus Suppe, Fleischspeise, Gemüse, gekochtem Obst oder Mehlspeisen und soll zum Preise von K 1 verabfolgt werden. Anmeldungen werden bei den oben genannten Stellen täglich nachmittags 4 bis 8 Uhr vorgenommen. Ärztlicher Krankheitsnachweis erforderlich. Bedürftigkeit wird überprüft.

Beschränkter Zivilgüterverkehr mit Mazedonien. Für diesen Verkehr gelten nunmehr folgende Bestimmungen:

Im Verkehre mit Mazedonien werden nur Frachtgüter in Wagenladungen (Mazedon-Sendungen) befördert; für diese gilt das Betriebsreglement für den direkten Verkehr zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits sowie für den direkten Verkehr der drei letztgenannten Ländergebiete untereinander (gültig vom 1. Mai 1898), soweit das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtenverkehr abweichende Bestimmungen nicht enthält und insofern nichts anderes festgesetzt ist.

Nur solche Sendungen sind zur Beförderung zugelassen die im Verkehre nach Mazedonien von dem Österreichischen Warenverkehrsbureau in Wien, I., Stubenring 8, aufgegeben werden.

Digitized by Google

Als Empfänger der Sendungen in Mazedonien darf nur eine von den zuständigen Behörden bestimmte Stelle angegeben werden.

Bei allen Sendungen von Mazedonien hat als Absender die seitens der zuständigen Behörden bestimmte Stelle und als Empfänger das Österreichische Warenverkehrsbureau zu erscheinen.

Mittelpersonen sind weder als Absender noch als Empfänger zulässig.

Sendungen nach Mazedonien können bloß nach Einholung der schriftlichen Genehmigung des Oberkommandos der Armeegruppe v. Below befördert werden.

Für Sendungen aus Mazedonien muß die Verladeermächtigung seitens der hiefür zuständigen militärischen Stellen erteilt sein.

Als Bestimmungsstation darf im Frachtbriefe nur eine der im folgenden angeführten Sammelstationen angegeben werden.

Die Frachtbriefe müssen im Verkehre mit Mazedonien mit der Aufschrift „Mazedon-Sendung" versehen sein.

Außer den allgemein vorgeschriebenen Zoll- und sonstigen Begleitpapieren, zum Beispiel Warendeklaration (Warenerklärung) und den statistischen Anmeldescheinen, sind dem Frachtbriefe zu jeder Sendung erforderlichenfalls die Ausfuhrbewilligung und die Durchfuhrbewilligungen nach dem vorgeschriebenen Muster beizufügen.

Sammelstationen sind in Österreich: Wien-Nordwestbahnhof (Station der k. k. österr. Staatsbahnen). Pragerhof (Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft); in Mazedonien: Leskovac, Pristina, Üsküb, Veles.

Die Einhaltung von Lieferfristen wird nicht gewährleistet.

Auf der Strecke südlich von Belgrad haftet die Eisenbahn nicht für Verlust, Minderung oder Beschädigung von Gütern und Tieren.

Die Fracht und die Nebengebühren der Versandtstation müssen stets bei Aufgabe der Sendungen vom Absender bezahlt werden.

Nachnahmen und Barvorschüsse sind ausgeschlossen, ebenso die Angabe des Interesses an der Lieferung.

Nachträgliche Verfügungen des Absenders sind ausgeschlossen.

Ein Beförderungsweg darf in den Frachtbriefen nicht vorgeschrieben werden.

Frachterstattungsanträge, die sich auf eine Umbehandlung oder eine andere Tarifmöglichkeit gründen, sind ausgeschlossen.

Insoweit der Verkehr nicht durch besondere Bestimmungen geregelt ist, gilt der derzeit nicht anwendbare Tarif, Teil I., „Allgemeine und besondere Bestimmungen nebst Warenklassifikation" des direkten Verkehres zwischen Österreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, gültig vom 1. Jänner 1906.

Über die Höhe der Fracht und der sonstigen Gebühren hat das Warenverkehrsbureaux über Verlangen Auskunft zu erteilen.

Bei der Abfertigung der zum Versand nach Mazedonien bestimmten Güter bis zu den Sammelstationen Wien-Nordwestbahnhof bezw. Pragerhof, finden, soweit im folgenden nichts anderes festgesetzt ist, die Bestimmungen des österreichischen ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahngütertarifes, Teil I, Abteilung A und B, sowie der einschlägigen Tarife, Teil II, unter Berücksichtigung der bestehenden Exportermäßigungen Anwendung.

Jedem Frachtbriefe muß ein „Mazedon"-Verladeschein beigeschlossen sein, den der Absender bei dem Warenverkehrsbureau anzusprechen und beizubringen hat.

Als Bestimmungsstation ist eine der Sammelstationen anzugeben.

Als Empfänger muß im Frachtbriefe das Österreichische Warenverkehrsbureau in Wien (I., Stubenring 8) oder in Pragerhof genannt sein. Die Angabe von Mittelspersonen als Empfänger ist unzulässig.

Im Frachtbriefe muß in der Rubrik „Inhalt" nach der Warenbezeichnung der Zusatz: „Zur Mazedon-Sendung laut Mazedon-Schein, Zahl ...." schon bei Auflieferung der Sendung eingetragen sein.

Die Abfertigung bis zur Sammelstation hat in überwiesener Fracht (unfrankiert) zu erfolgen. Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse des Absenders sind ausgeschlossen.

Das Österreichische Warenverkehrsbureau hat das Ausladen sowie das etwa erforderliche Umladen in der Sammelstation auf eigene Kosten zu besorgen.

Sendungen von österreichischen Versandstationen dürfen nur in Pragerhof oder in Wien-Nordwestbahnhof gesammelt und abgefertigt werden.

In Pragerhof werden bis auf weiteres alle in Mengen von mindestens 5000 *kg* zur Auflieferung gelangenden Güter gesammelt, die in Tiroler Stationen südlich von Innsbruck, in Salzburg südlich von Schwarzach—St. Veit und in Stationen der Steiermark südlich von Selzthal, Hieflau und Spital am Semmering, in Kärnten, Krain und dem Küstenlande zur Aufgabe gebracht wurden.

In Wien-Nordwestbahnhof werden alle Wagenladungen aus anderen Gebieten gesammelt. Daselbst erfolgt auch die Sammlung sämtlicher Stückgüter ohne Rücksicht auf die Lage der Versandstation.

Als Bestimmungsstation ist im Frachtbriefe Wien-Nordwestbahnhof oder Pragerhof anzugeben.

Die Sendungen sind soweit hiefür die Voraussetzungen gegeben sind, von der Versandstation bis zur Sammelstation auf Grund der jeweils in Betracht kommenden Tarife direkt abzufertigen und zu kartieren.

Soferne für bestimmte Artikel zur Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete Ausfuhrausnahmetarife bestehen, werden diese bei der Frachtberechnung bis zur Sammelstation im Kartierungswege angewendet.

Die von Mazedonien, in den Sammelstationen einlangenden Sendungen sind ab diesen auf Grund der bestehenden Lokal-Gütertarife oder Verbands-Gütertarife nach den endgültigen Bestimmungsstationen abzufertigen.

Die Abfertigung und Verrechnung der Sendungen von den Sammelstationen nach Mazedonien und umgekehrt erfolgt auf Grund einer besonderen Dienstanweisung.

BUCHANZEIGEN.

„Der europäische Krieg und der Weltkrieg". Geschichtliche Darstellung der Kriegsereignisse von 1914/17. Von A. Hemberger. Mit vielen Bildern, Karten und Plänen. Das Werk erscheint in zehntägigen Heften zu 50 Heller. (A. Hartlebens Verlag in Wien und Leipzig.) Bisher 80 Hefte.

Von A. Hembergers „Der europäische Krieg und der Weltkrieg" liegt nunmehr der vierte Band abgeschlossen vor uns; die Schilderung ist bis zu den Ereignissen vom Frühjahr 1917 gediehen. Wir haben diesem ausgezeichneten Quellenwerk zeitgenössischer Geschichte schon wiederholt anerkennende Worte gewidmet; der vierte Band reiht sich inhaltlich wie in der bildlichen Ausgestaltung und der gediegenen Ausstattung seinen drei Vorgängern rühmlich an. Bemerkenswert ist vor allem, die ausgezeichnete übersichtliche Gliederung des Riesenstoffes, der heute, nach drei Kriegsjahren, kaum noch in seiner Gänze zu übersehen ist, ferner ist besonders hervorzuheben die Unparteilichkeit und Klarheit der Darstellung, die Fertigkeit und Lebendigkeit der Schilderung. Die vier Bände dieses Werkes, denen sich nun noch ein fünfter anreihen wird — hoffentlich der Friedensband! — sollten in jeder ernsten Bücherei vorhanden sein.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.
Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher
Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Nr. 2271—V—17, am 28. Juni 1917.

Anbotausschreibung.

Bei der k. k. Staatsbahndirektion Wien gelangt die Bahnhofgastwirtschaft in der Station Ybbs-Kemmelbach der Linie Wien-Westbahnhof—Amstetten mit 1 September l. J. im Wege der öffentlichen Ausschreibung zur Vergebung.

Die näheren Bedingungen sind im Amtsblatte der Wiener-Zeitung vom 5. Juli l. J. verlautbart und auch bei der k. k. Staatsbahndirektion Wien, XV., Mariahilferstraße 132, I. Stock, Abteilung für den Verkehrsdienst, erhältlich.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Mit 1. August 1917 gelangt eine Neuauflage des vom 1. Jänner 1910 giltigen Lokal-Gütertarifes Teil II, für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf den österreichischen und den im Gebiete der Länder der heiligen ungarischen Krone gelegenen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (Neuauflage vom 1. Jänner 1915) zur Ausgabe.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung des Lokalschiffverkehres Šabac—Belgrad—Semendria.

Am 21. Juli wird der Lokalschiffverkehr auf der Strecke Šabac—Belgrad—Semendria für die Beförderung von Personen, Reisegebäck und Eilgütern eröffnet.

Eilgüter können nur insoweit zur Beförderung angenommen werden, als sie sich nach ihrem Umfange und ihrer Beschaffenheit zur Beförderung mit dem Lokalschiffe eignen.

Hinsichtlich der Fahrordnung und der sonstigen Beförderungsbedingungen gelten die lokalen Publikationen. Diesbezüglich, sowie über die Fahrpreise, Gebäckstaxen und Frachtgebühren geben über Befragen die gesellschaftliche Direktion in Wien, die Verkehrsdirektion in Budapest, die Hauptagentie in Zemun und die beteiligten Stationen Auskunft.

Wien, am 19. Juli 1917.

Personenverkehr.

In den Abfahrtszeiten der Lokalschiffe von Krems nach Hollenburg und umgekehrt treten mit Gültigkeit ab 20. Juli 1917 nachstehende Änderungen ein:

ab Krems nach Hollenburg statt 11^{15} vorm. um 12^{10} nachm.
ab Hollenburg nach Krems „ 11^{50} „ „ 12^{35} „

Auskünfte werden seitens der Direktion und den beteiligten Stationen erteilt.

Wien, am 19. Juli 1917.

Lokalschiffverkehr Šabac—Belgrad—Semendria.

Die am 19. d. M. verlautbarte Eröffnung des Lokalschiffverkehres Šabac—Belgrad—Semendria wird auf kurze Zeit verschoben. Der neue Termin wird demnächst veröffentlicht werden.

Wien, am 20. Juli 1917.

Für das österreichische Patent **Nr. 68479** der Firma Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Verein, Akt.-Ges. Osnabrück vom 15. August 1914 betreffend:

„Zungenverbindung für Eisenbahnweichen durch Federlaschen“

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht. Gefl. Anfragen an obgenannter Firma erbeten.

Für das österreichische Patent **Nr. 63227** der Firma Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Verein, Akt. Ges. Osnabrück vom 15. August 1913 betreffend:

„Schienenstoßverbindung“

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht. Gefl. Anfragen an obgenannte Firma erbeten.

TROTZ DES KRIEGES

Bad *Pöstyén* offen!

1. Alle **BÄDER** und Kuranstalten. 2. alle **HOTELS**, auch das prachtvolle Thermia Palace (mit den Bädern verbunden) stehen zur Verfügung. Pöstyéns naturheißer Schwefelschlamm heilt eben die am häufigsten vorkommenden Felddienstkrankheiten (Folgen von Verletzungen und Erkältungen, wie zum Beispiel Gelenksteifheit, Exsudate, Rheuma, Ischias, Gicht) mit größtem Erfolg. Normaler Bahnverkehr (von Wien 3 Stunden direkter Schnellzug). Prospekte Badedirektion Pöstyén (Pistyan).

Unsere Mitglieder erhalten die bisherigen bedeutenden Ermäßigungen. Näheres durch die Vereinsleitung.

Liebe's **Anämin**

kann nicht genug empfohlen werden

bei: NERVOSITÄT, BLEICHSUCHT, BLUTARMUT, APPETITLOSIGKEIT, MAGENLEIDEN etc.

500 gr. Fl. K. 3.80, in den Apotheken.

Außerordentlich wohlschmeckend, ungemein kräftigend, appetitanregend, erzeugt raschest neues, gesundes Blut, eignet sich daher bestens nach großen Blutverlusten, also insbesondere für Verwundete.

Geschmackproben kostenlos von

J. Paul Liebe
Tetschen a. E.

Anton Nowak & Sohn
Herren-Schneider
Spezialist für Damen- und Sportkostüme
Wien, I., Elisabethstraße 1 (Ecke Kärntnerstraße 44)
Fernsprecher Nr. 3353.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, /49 c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.

Reservefonds d. Anst.: K 8,566.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463.070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

Digitized by Google

Oesterreichische Flugzeugfabrik Aktiengesellschaft Wiener-Neustadt

Lieferantin der k. u. k. Heeresverwaltung
und der k. u. k. Marine

A. LANNA
PRAG
Wasserbau- u. Bahnbau-Unternehmung

K. k. priv. Erste Florids- dorfer Tonwaren-Fabrik

Lederer & Nessényi Akt.-Ges.
Floridsdorf u. Wien, I. Operngasse 14.

Offerieren in bester Qualität billigst:

Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort-, Kanal-, Luft-, Wein-, Säure-, Petroleumleitungen, Durchlässe usw. Schornsteinaufsätze und Deckplatten, Apparate und Gefäße für chemische und fabrikstechnische Zwecke, Rauchröhren für Lokomotiv-Heizhäuser, Rinnen aller Art.

Kanalsohlen-Auskleidungen, Klinker- und Mosaikplatten zur Pflasterung von Gängen, Küchen, Trottoirs, Höfen, Stallungen usw., Ausgüsse und Pissoirs, Schamotteziegel. Mörtel, Platten, Formsteine usw. Badewannen und Fliesen, glatt u. dessiniert.

Übernahme kompletter Rohr-Kanalisierungen und Pflasterungen.

Preiskurant, Dessinblätter und Voranschläge auf Wunsch gratis und franko.

Kitson-Licht Ges. m. b. H.
Lampen- und Metallwarenfabrik
Spezialerzeugung: **Petroleum - Starklicht-Lampen für Innen- und Außenbeleuchtung**
von 100 bis 1000 Kerzen
Fernsprecher 31268 **WIEN, VII., Kandlgasse Nr. 23** Prospekte kostenlos

Südbahnhotel Semmering
2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café
mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.
Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

Eisenwarenfabriken Čenkov

MORITZ ARNDT, Prag
Erzeugung von eisernen Baubeschlägen, Dauerbrand- und Blechmantelöfen. Eisenfässern, Schwellenschrauben

Gesellschaft für elektrische Industrie A.-G.
Wien, I., Volksgartenstraße 3.

Elektromotoren, Dynamomaschinen, Transformatoren, Installationsmaterial.
Einrichtung von elektr. Licht- und Kraftzentralen usw.
Zweigbüros in Brüx, Graz, Klagenfurt, Leoben.
Fabrik in Weiz bei Graz.

Digitized by Google

Dobrzaner Schamotte- Kaolin- und Werke A.-G.

Direktion PILSEN.

Schamottesteine jeder Form und Größe in zweckentsprechenden Qualitäten f. Hochöfen, Stahlöfen, Koksöfen, Kupolöfen, Schweißöfen, Zement-Glasöfen usw.
Spezialqualität: Dob Drei Stern.

Dinassteine Spezialmarke **SIEMAR.**

Fußbodenplatten größter Härte **DOB GRANIT.**

Glasierte Wandplatten in jeder Farbe.

Quarzsande sortiert in jeder Körnung für Sandstrahlgebläse, Herdsand, Sande für Glasindustrie, Eisenbahnbedarf.

Kaolin feinst geschlemmt, naturweiß, für Papier-Fabrikation, chemische Industrie usw.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 9/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Regulliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

LIMAN & PETZOLD

WIEN, XII., Pottendorferstraße 19

Fabrik für Bahnbedarf und Eisenbau

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Wien—Pottendorf—Wiener Neustädter Bahn.

Stationstarife

für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Wien—Pottendorf Wiener Neustädter Bahn.

Mit Gültigkeit vom 1. August bis zum Erscheinen neuer Stationstarife werden in den mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 um 25% beziehungsweise 30% erhöhten Stationstarifen vom 1. Jänner 1910 und den Nachträgen I und II hiezu nachstehende Änderungen durchgeführt:

Die Frachtsätze der A. T. 3 d, 10, 11 und 18 und der Rubrik I der Exporttarife werden gestrichen.

Der A. T. 16 erhält die Bezeichnung 15.

Die Rubriken II bis XIII der Exporttarife erhalten die Bezeichnung I bis XII und die Rubriken E 9b und E 9c erhalten die Bezeichnung XIII und XIV.

Gegründet 1873. Gegründet 1873.

Bau-Unternehmung

N. RELLA & NEFFE

konz. Baumeister ◇ Ingenieur-Bureau

Zentrale: **WIEN, IX.,** Zentrale:

ZIMMERMANNGASSE NR. 12.

Filialen: Aussig, Karlsbad, Mähr.-Ostrau, Laibach, Lemberg, Triest.

Haus für Ungarn: Rella N. és unokaöcse épit. vall. R. T., BUDAPEST, IV., Vilmos Császár-ut 7.

Beton und Eisenbeton: Hoch- und Tiefbauten, Industrieanlagen, große Hallen, Brücken, Pfähle nach eigenen Systemen. Städtekanalisation, Talsperren, Wasserkraftanlagen.

„FOX-ALL" Hochdruck-Dichtungsplatten

Alleinige Lieferanten

POPPER, FISCHL & Co., Wien

II/1. Lichtenauergasse 1.

Schnelldreh-Revolverstahl №5% Marke: 5%

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

A. Fross- Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge

WIEN, XX/1,

Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge,
Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen,
Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österreichischen internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon".

Stefan v. Götz & Söhne

WIEN, XX/1., Nordwestbahnstraße 53.

Zweigniederlassung:

PRAG, VII., Bubnaerstraße Nr. 37.

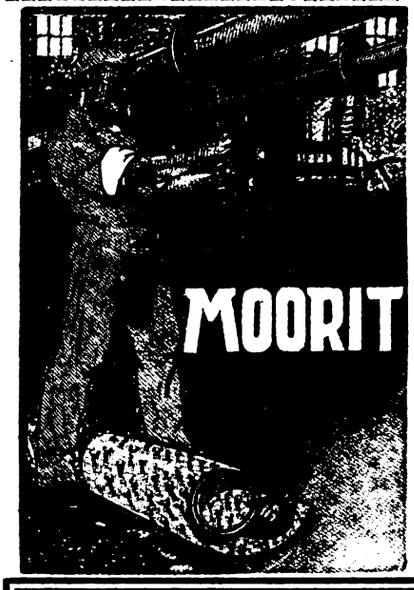
Eisenbahn-Sicherungsanlagen,
mechanisch und rein pneumatisch. Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe. Patent-Weichensperren.

Hand u. Zugschranken mit u. ohne Vorläutesicherung.

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- u. Betriebsdienst. Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

FERNSPRECHER: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.



Der intelligente Maschinist

verwendet für seine Dichtungen

nur

Erstklassiges Dichtungsmaterial

in Platten und Ringen, für höchste Dampfspannungen, Temperaturen und überhitzten Dampf etc.

Muster und Prospekte gratis.

JOSEFSTHALER GUMMIFABRIK. WIEN IX/4, Alserbachstraße 11.

Erzeugung sämtlicher technischer Gummiartikel für alle Zwecke der △ Industrie, für Eisenbahn- und Schiffahrtsgesellschaften. △

Aktien-Gesellschaft der Emaillir- werke und Metallwaarenfabriken

AUSTRIA

ZENTRALBUREAU:

WIEN, IX/1, Liechtensteinstraße Nr. 22

FABRIKEN:

BRÜNN	KNITTELFELD	BRÜX
(Mähren)	(Steiermark)	(Böhmen)

Modernste Einrichtungen □ □ Arbeiteranzahl 4300

o o FERNSPRECHER: WIEN 13.639—20.228 o o

Neu errichtet:

Ständige Auskunftsstelle für alle Fragen der Kehrrichtbeseitigung

PITTEL & BRAUSEWETTER

BETON- UND EISENBETONBAUUNTERNEHMUNG

WIEN IV/1 GUSSHAUSSTRASSE 16

GEGRÜNDET 1870

ZWEIGNIEDERLASSUNGEN:		IN UNGARN:
BIELITZ,	BRÜNN,	PITTEL & BRAUSEWETTER,
KARLSBAD,	LEOBEN,	BETON-, BRÜCKEN- UND TIEF-
MÄHRISCH-SCHÖNBERG,		BAU-AKTIENGESELLSCHAFT,
PRAG,	SALZBURG,	BUDAPEST, V. CSÁKY-UTCZA 9,
TESCHEN,	TRIEST	POZSONY, V. VIRÁGVÖLGYI-U. 13

Steirische Gußstahlwerke A.-G.

Zentrale: WIEN, VI.,
Gumpendorferstraße Nr. 15

Werke:
Judenburg, Steiermark.

Werkzeugstähle in vorzüglicher Qualität und in allen Härtegraden für jeden Verwendungszweck.
Schnelldrehstähle von höchster Leistungsfähigkeit.
Konstruktionstähle für Maschinen- und Autobau.
Schmiedestücke, roh und bearbeitet.
Gesenkschmiedestücke in tadelloser Ausführung.
Autofedern von unerreichter Güte.

Für die Geschäftsanzeigen verantwortlich die Verwaltung der Österreichischen Eisenbahnzeitung, Wien, I., Nibelungengasse Nr. 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr 16.

Digitized by Google

OSTERREICHISCHE

Eisenbahn-Zeitung

Schriftleitung und Verwaltung:
Wien, I., Nibelungengasse Nr. 3
Fernsprecher Nr. 355
Postsparkassenkonto der Verwaltung: Nr. 6245
Postsparkassenkonto des Klub: Nr. 50.698
Beiträge werden nach dem vom Zeitungsausschuß festgesetzten Tarife bezahlt.

ZEITSCHRIFT DES KLUB ÖSTERREICHISCHER EISENBAHN- UND SCHIFFAHRTS-BEAMTEN

Erscheint bis auf Weiteres am 1. u. 15. jeden Monats

Bezugspreis einschl. Postversendung
In Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10, halbjährig K 5
für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6
im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10
Bezugstelle für den Buchhandel: Waldheim, Eberle A.-G., Wien, VII., Seidengasse Nr. 3—9
Einzelne Hefte 40 Heller

Heft 16 | Wien, den 15. August 1917 | XL. Jahrgang

Varta-Accumulatoren

für Gleichstrom-Sicherungs-Anlagen u. Telegraphenbetrieb

Stromquelle für Flügelkupplungen, Sperrfelder, elektr. Tastensperren, Spiegelfelder, Preßgasvorsignalanlagen, Zählwerke etc.

OESTERREICHISCHE VARTA-ACCUMULATOREN Gesellschaft m. b. H.

WIEN, IV. WAAGGASSE 17/19.

Digitized by Google

Spezialfabrik für moderne

Schnelldrehbänke

Werkzeugmaschinenfabrik
Arno Plauert
Warnsdorf in Böhmen.

Digitized by Google

Dobrzaner Schamotte- Kaolin- und Werke A.-G.

Direktion PILSEN.

Schamottesteine jeder Form und Größe in zweckentsprechenden Qualitäten f. Hochöfen, Stahlöfen, Koksöfen, Kupolöfen, Schweißöfen, Zement-Glasöfen usw.
Spezialqualität: Dob Drei Stern.

Dinassteine Spezialmarke **SIEMAR.**

Fußbodenplatten größter Härte **DOB GRANIT.**

Glasierte Wandplatten in jeder Farbe.

Quarzsande sortiert in jeder Körnung für Sandstrahlgebläse, Herdsand, Sande für Glasindustrie, Eisenbahnbedarf.

Kaolin feinst geschlemmt, naturweiß, für Papier-Fabrikation, chemische Industrie usw.

Alpenländische Drahtindustrie

F. Jergitsch' Söhne

WIEN
I. Friedrichstraße 4
neben Opern-Kino
Fernspr. 7480
FABRIKEN IN
WIEN, XI. Brambillagasse 11
GRAZ, Wienerstraße Nr. 186
KLAGENFURT.

Illustrierte Kataloge gratis.

OESTERREICHISCHE
BAUGESELLSCHAFT
für
VERKEHRS- U. KRAFTANLAGEN
vormals
ALB. BUSS & CIE.
WIEN
VIII. ALSERSTRASSE NR. 35

TELEGRAMM-ADRESSE: TIEFBAU WIEN.
FERNSPRECHER NR. 37502

Ausführung von Wasserkraftanlagen, Elektrizitätswerken, Fernleitungen bis zur vollständigen Inbetriebsetzung nach eigenen Plänen. Pneumatische Fundationen von Brücken und Wehren, Trocken- und Naßbaggerungen. Beton- und Betoneisenkonstruktionen. Industrie- und Feldbahnen. Tiefbauten in den schwierigsten Verhältnissen. Ausführung von Eisenkonstruktionen aller Art, namentlich große Schützenbrücken, Maste usw. in eigenen Werkstätten. Begutachtung und Projektierung von Ingenieurarbeiten.

ED. AST & CO.

HOCHBAU
UND
TIEFBAU

WIEN, IX.
LIECHTENSTEINSTRASSE 41

Aktiengesellschaft für Bauunternehmungen

WESTERMANN & COMP.

WIEN, I., DOROTHEERGASSE 7

Telegrammadresse: Westermanncomp.

Durchführung aller Arten Bauausführungen. Hoch-, Tief-, Eisenbetonbauten, Fundierungen usw.

Oesterreichische

Mannesmannröhren-Werke

Gesellschaft m. b. H.

Wien, IX. Währingerstraße Nr. 6,

liefern von ihren Werken in Komotau (Böhmen) und Schönbrunn (österr. Schlesien) alle Sorten nahtloser Rohre und Rohrfabrikate, insbesondere Lokomotivsiederohre, Brotan-Boxrohre, Wellrohre (Patent Pogany-Lahmann), Überhitzerelemente (System Schmidt), Rauchrohre, Weichenzugsrohre, Kupplungsmuffen resp. Waggonhülsen, Beleuchtungs- und Signalmaste, Telegraphen- und Telephonstangen (Dachständer), Wegweisersäulen usw.

Telegramme: Mannesrohr Wien. Fernsprecher: 22830, 22834, 22840, 23066, 14034.

Metallschläuche für alle Bahnzwecke

ferner:

Benzin	Dampf
Öle	Gas
Petroleum	Luft
Hochdruck	Wasser

liefert:

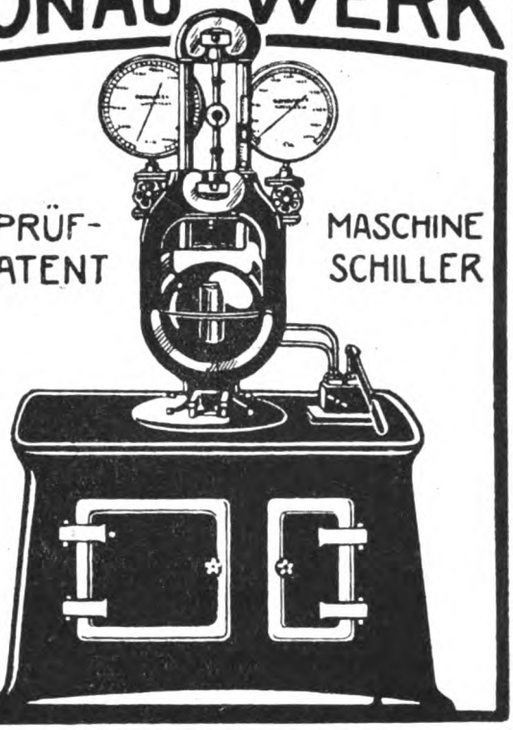
Erste Oesterreichische Metallschlauchfabrik

Gesellschaft m. b. H.

Fernsprecher 22797 Wien, I. Eßlinggasse 17 Fernsprecher 22797

Digitized by Google

DONAU-WERK



ERNST KRAUSE & Co

PRAG II WIEN XX$_2$ BUDAPEST V

Oesterreichische

Brown Boveri-Werke A.-G.

WIEN

X. Gudrunstraße 187.

Elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungsanlagen, Dynamos und Motoren aller Größen und Spannungen für Gleichstrom, Drehstrom und Wechselstrom, Turbogeneratoren, Transformatoren, Spezialmotoren für verschiedenste Zwecke, wirtschaftlichster Antrieb von Ringspinnmaschinen, Antrieb von Papiermaschinen usw., elektrische Personen- und Lastenaufzüge, elektrisch betriebene Krane und Kranausrüstungen, elektrisch betriebene Pumpen und Kompressoren, Förderanlagen, Walzwerksantriebe usw., Gleichstrom- und Wechselstrom-Bahnen normal- oder schmalspurig für Personen- oder Lastenbeförderung, Bergbahnen, Grubenbahnen, elektrische Lokomotiven, Grubenlokomotiven, Trambahnwagenausrüstungen, elektrische Zugsbeleuchtungen nach eigenem, bestbewährtem System, Eisenbahnsicherungsanlagen usw.

Vertretungen und Ingenieurbureaux:

Brünn, Graz, Linz, Mähr.-Ostrau, Mähr.-Schönberg, Prag, Reichenberg Teplitz, Triest.

G. WINIWARTER

Blech- und Bleiwaren-Fabrik

WIEN, I. GETREIDEMARKT 8

Fabrik in Gumpoldskirchen (Niederösterreich)

Niederlage: Budapest, VI., Vilmos császár ut. 31

ERZEUGT UND LIEFERT BILLIGST:

Bleirohre, Bleibleche, Bleiapparate, Hartbleiarmaturen, Bleiguß jeder Art. K. k. priv. verzinkte Hilgersche Dachpfannen, System Flers, anerkannt bestes und leichtestes Eindeckungsmaterial, für alle Arten Dächer verwendbar. Bleiplomben, Bleisiphons, Bleidraht usw.

Zinnrohre, Zinnbleche, Zinndraht usw. Verzinkte, verbleite und verzinnet, Eisenbleche. Verzinkte und verzinnte Eisendrähte. Zinkblech, Kupferblech Weißblech, Lotzinn, Lagermetall usw.

Spezialität: Verzinkte und schwarze Well- und Trägerwellbleche für Eindeckungen, freitragende Dächer, feuersichere Wände und Türen, Brücken-, Decken- und Stiegenkonstruktionen usw.

Österreichische Bahnbau- und Industrie-Gesellschaft m. b. H.

Fernruf 23301 **Wien, VIII., Albertgasse 34** Fernruf 23301

Telegramm-Adresse: Telefon-Austrobahnbau

Bau von normal- und schmalspurigen Gleisanlagen unter Garantie behördlicher Übernahme.

SKODAWERKE A.-G.

IN PILSEN.

Stahlformguß jeglicher Form bis zu den größten Abmessungen und Gewichten in zweckentsprechender Qualität. Roh oder bearbeitet.

Spezialartikel: Dynamostahl von höchsterreichbarer, magnetischer Eigenschaft. Massenschwungräder bis zu 150 m Umfangsgeschwindigkeit. Schiffs-Steven und Ruder. Turbinenteile. Hunteräder und Radsätze für Bergwerke und Feldbahnen. Hartstahl von höchsterreichbarer Härte und Zähigkeit für Hartzerkleinerung und Zementfabrikation.

Schmiedestücke aus Siemens-Martin-, Nickel- und Spezialstahl bis zu den größten Abmessungen und Gewichten.

Spezialartikel: Hohlgeschmiedete Turbinenteile, Schiffswellen und Kurbelwellen usw.

Eisenbahnmaterial: Radreifen, Achsen und Räderpaare für Lokomotiven und Waggons, Radsterne, Herzstücke.

Zahnräder und Kammwalzen mit gegossenen und gefrästen Zähnen. Einfache u. mehrfache Winkelzahnräder.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 16. Wien, den 15. August 1917. XL. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — **für das Deutsche Reich:** Ganzjährig M 12, halbjährig M 6; — **im übrigen Auslande:** Ganzjährig F 20, halbjährig F 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Die neuen Verkehrssteuern und Tariferhöhungen in Österreich. — Von der Eisenbahn und den Eisenbahnern im Kriege. Von Geheimen Rat Dr. Zdenko Freiherrn v. Forster, k. k. Eisenbahnministerium a. D. — Schiffahrt: Wirtschaftliche Vereinigung der österreichischen Seeschiffahrt. Schiffsverkehr im Panamakanal. Vereinheitlichung der Schiffsbauteile. Eine deutsche Donauschiffahrtsgesellschaft. Die Leistungsfähigkeit von Eisenbahnen und Wasserstraßen. — Verschiedenes: Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Auszeichnung von Angehörigen der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Aufhebung von Ausnahmetarifen der österreichischen Staatsbahnen. Betriebsergebnisse der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn im Jahre 1916. — Buchanzeigen: Sachwert und Ertragswert. G. Freytags Verkehrsplan von Wien 1927. — Geschäftsanzeigen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Die neuen Verkehrssteuern und Tariferhöhungen in Österreich.*)

Am 1. Februar 1917 sind in Österreich Verkehrssteuern und Tariferhöhungen in Kraft getreten, wie sie bisher glücklicherweise noch nie für nötig, aber auch nicht für möglich erachtet wurden. Sollen sie doch nach der Angabe in der amtlichen Begründung („Wiener Zeitung" vom 14. Jänner 1917) für den Staatsschatz jährlich rund 300 Millionen Kronen bringen!

Die Notwendigkeit, dem Staate — gegenüber dem Stande in den letzten Friedensjahren — ganz wesentlich erhöhte Einnahmen zu schaffen, liegt auf der platten Hand. Die Verzinsung der bisherigen Kriegsanleihen erfordert allein so große Summen, daß ihre Bedeckung auf dem bisher üblichen Wege und in dem bisher der Steuerkraft der Bevölkerung zugemuteten Ausmaße schlechthin unmöglich ist.

Die Regierung mußte daher Einnahmequellen zu erschließen trachten, die mit Sicherheit reichen Ertrag zu liefern imstande sind, und deren Ergebnis von den Zahlern mit Rücksicht auf die gegenwärtigen und in der ersten Zeit nach Friedensschluß bestehenden wirtschaftlichen Verhältnisse ohne Unterbindung ihrer Leistungsfähigkeit getragen werden können und zugleich mit möglichst geringem Kostenaufwande für Einhebung und Kontrolle erzielbar seien.

In der ersten Richtung bot sich der schon im sogenannten „vorläufigen Finanzprogramm" (Sommer 1916) als Steuerquelle ins Auge gefaßte Eisenbahnverkehr dem Zugriffe dar. Denn es ist ohne weitere Begründung klar, daß an und für sich das für den Eisenbahnverkehr zu zahlende Entgelt durch die Auflage einer Steuer in sehr vielen Verkehrsfällen wesentlich gesteigert werden kann, ohne daß der Verkehr selbst unterbunden würde, da auf die Werteinheit bezogen, der Tarifeinheitssatz bei sehr vielen Gütern eine untergeordnete Rolle spielt, daß jedoch bei der ungeheueren Menge der Fälle ein Steuerzuschlag oder eine Tariferhöhung einen sehr bedeutenden Ertrag geben muß.

Fraglich war nur, ob es mit Rücksicht auf die unabweisbare Dringlichkeit der Einnahmenbeschaffung möglich sei, einerseits die Fälle herauszufinden, die eine Erhöhung ihrer Belastung durch den um eine Steuer erhöhten Beförderungspreis nicht vertragen und andererseits das der Belastungsfähigkeit jedes einzelnen Verkehrsfalles (oder größerer Gruppen) und dem gegenwärtigen Geldwerte entsprechende Höchstausmaß der Belastungssteigerung festzustellen, um die Einwirkung auf die volkswirtschaftlichen Verhältnisse in erträglichen Grenzen zu halten.

Die nach diesen Richtungen angestellten Erwägungen haben zunächst ergeben, daß der durch den Krieg und die Absperrung vom Auslande erzwungene geschlossene Inlandumlauf des Geldes eine derartige Geldflüssigkeit erzeugt hat, daß zumindest vom Handelsverkehr (im weitesten Sinne des Wortes) eine höhere Belastung des einzelnen Verkehrsfalles ohneweiters getragen werden kann, weil eine rasche und vollständige Überwälzung auf den Nachmann im Verkehre zweifellos eintritt und daß trotzdem im Endergebnis (also beim letzten Verbraucher) infolge der schon erwähnten geringen Rolle, die der Beförderungspreis

*) Wir veröffentlichen diese Ausführungen, ohne mit ihnen durchwegs übereinzustimmen.

Die Schriftleitung.

Digitized by Google

in sehr vielen Fällen spielt, eine wesentliche und fühlbare Verteuerung des Enderzeugnisses überhaupt nicht eintritt*).

Es wurde daher im Güterverkehr davon abgesehen, bestimmte Güter von der Besteuerung und der Tariferhöhung allgemein auszunehmen und nur vorgesehen, für Sendungen von Lebensmitteln und Hausbrandkohle, die für die ärmere Bevölkerung bestimmt ist, nötigenfalls Ermäßigungen der Beförderungspreise eintreten zu lassen (§ 14 der Frachtsteuerverordnung).

Es war aber auch nicht möglich, die höchst mannigfaltige Einwirkung der Steuer und des Tarifzuschlages auf die Versandfähigkeit der verschiedenen Güter und auf die einzelnen Verkehrsverbindungen (Erzeugungsorte, Verbrauchsorte, Wettbewerb der Erzeuger oder Verbraucher und der möglichen Verkehrswege) etwa durch eine Abstufung der Steuersätze oder des Tarifzuschlages zu berücksichtigen, weil zu einem derartigen, die schwierigsten, umfangreichsten und langwierigsten Erhebungen und Arbeiten erfordernden Vorgehen die nötige Zeit nicht zur Verfügung stand. Schließlich wurde also ein in allen Fällen ziffernmäßig gleicher Steuersatz und Tarifzuschlag von 30% des bis zum 1. Februar 1917 geltenden Tarifes festgesetzt**). Dies dürfte jener Satz sein, von dessen Anwendung man sich sowohl die Deckung eines bestimmten Betrages des durch den Krieg hervorgerufenen Staatsaufwandes als auch des erhöhten Betriebsaufwandes der Eisenbahnen erhofft.

Soll doch, wie schon erwähnt, der Ertrag der Kriegssteuer und des Tarifzuschlages der k. k. Staatsbahnen sich auf rund 300 Millionen Kronen jährlich belaufen, der allerdings nach den Verkehrsmengen des Jahres 1913 errechnet ist.

Schätzt man den von den Privatbahnen einzuhebenden Tarifzuschlag auf derselben Grundlage auf rund 25 Millionen Kronen, so ergibt sich die bedeutende Summe von jährlich 325 Millionen Kronen, um die der Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Güterverkehr nach den in Rede stehenden Verordnungen und tarifarischen Maßnahmen mehr als bisher einbringen soll.

Es ist natürlich sehr leicht, diese Berechnungsgrundlagen anzuzweifeln. Denn es ist ja offenkundig, daß der Verkehr, insbesondere seine Zusammensetzung aus den verschiedenen Arten, sowohl im Personen- wie im Güterverkehre weder jetzt im Kriege, noch nach Friedensschluß dem des Jahres 1913 in keiner Weise entspricht und entsprechen wird, daß also die Berechnungsgrundlage eine willkürliche ist. Doch muß ohneweiters zugegeben werden, daß heute niemand eine andere zutreffendere anzugeben in der Lage ist.

Es kann nur der Erwartung Ausdruck gegeben werden, daß die Berechnungsgrundlagen nicht trügen mögen und die Leistungsfähigkeit unserer Wirtschaft nicht überschätzt sei.

Erst wenn die Stürme des Krieges und die drängendste Zeit des Überganges zur Friedenswirtschaft vorüber sein werden, wird ein allen Forderungen der Volks- und Staatswirtschaft Rechnung tragender neuer Eisenbahntarif erstellt werden können. Bis dahin müssen also alle Bedenken schweigen, die aus der unterschiedslosen, ziffermäßig gleichen Steigerung der Beförderungskosten durch die neue Frachtsteuer und den Tarifzuschlag abgeleitet werden können.

In geradezu vollendeter Weise entspricht die neue Steuer der Anforderung, für die Steuerverwaltung die geringsten Ergebungskosten zu verursachen und die schärfste Überwachung zuzulassen. Denn die Eisenbahnen müssen für den Staat kostenlos die Einhebung und Abfuhr leisten und ihre gesamte Gebarung bis in die kleinste Einzelheit der Steuerbehörde darlegen.

Es sei nun gestattet, auf den Inhalt der neuen Verordnungen einzugehen. Es sind dies

1. die grundlegende „Kaiserl. Verordnung vom 10. Jänner 1917, RGBl. Nr. 14, über Steuer- und Tarifmaßnahmen im Eisenbahnverkehre aus Anlaß der durch den Krieg geschaffenen besonderen Verhältnisse“ (im folgenden kurz als „Kaiserl. Verordnung“ = „K. V.“ bezeichnet).

2. Die Verordnung der Ministerien der Finanzen und der Eisenbahnen vom 20. Jänner 1917, RGBl. Nr. 21, zur Durchführung der die Frachtsteuer betreffenden Bestimmungen der „K. V.“..... (im folgenden kurz „Durchführungsverordnung I = „D. V. I“ genannt).

3. Die Verordnung der Ministerien der Finanzen und der Eisenbahnen im Einvernehmen mit dem Handelsministerium vom 20. Jänner 1917, RGBl. Nr. 22, zur Durchführung des Gesetzes vom 19. Juli 1902, RGBl. Nr. 153, betreffend die Einführung einer Fahrkartensteuer von Personentransporte der Eisenbahnen und der „K. V.“ (im folgenden kurz Durchführungsverordnung II = „D. V. II“ genannt).

4. Die Verordnung der Ministerien für Finanzen und der Eisenbahnen vom 17. Jänner 1917, RGBl. Nr. 23, zur Durchführung der die Gepäcksteuer betreffenden Bestimmungen der „K. V.“ (im folgenden kurz Durchführungsverordnung III = „D. V. III“ genannt).

---

*) So beträgt zum Beispiel (nach den mit 1. Februar 1917 in Kraft getretenen Erhöhungen der Beförderungskosten berechnet) die Erhöhung der Fracht auf Entfernungen von 100 (bezw. 300) *km* für je 1 *kg* Rindfleisch, Schweinefett oder Butter 0·45 (1·17) h, Waizenmehl 0·23 (0·51) h, Kartoffeln 0·15 (0·27) h, für 50 *kg* Kohle 8 (14) h, für ein Stück Ei 0·02 (0·06) h. Bei einer Sendung Butter 2000 *kg*, Eilgut von Schwanenstadt nach St. Polten, 177 *km*, beträgt die Erhöhung für die Gesamtsendung K 15.— oder 0·75 h für 1 *kg*; bei einer Sendung Eier 850 *kg* als Eilgut von Rzszezow nach Wien, N. B., 568 *km*, K 18·1 oder 2·1 h für 1 *kg*; bei einem Wagen Steinkohle 10.000 *kg* von Mähr.-Ostrau nach Wien N. B., 268 *km*, K 25.— oder 12·5 h für 50 *kg*.

Es war daher sehr angebracht, daß die Staatsanwaltschaften und Gerichte angewiesen wurden, Versuchen zu Preistreibereien aus Anlaß der Frachtsteuer kräftig entgegenzutreten und die Eisenbahnverwaltungen, die Gerichte hiebei durch die erforderlichen Auskünfte zu unterstützen, denen übrigens eine besondere Anleitung für die Ermittlung der durch die Tariferhöhung eingetretenen Frachtverteuerung zugänglich gemacht wurde.

**) Für den Südbahnverkehr wurde eine Ausnahme zugestanden; darüber später.

Digitized by Google

5. Die Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 31. Jänner 1917, RGBl. Nr. 35, betreffend die Einführung eines Kriegszuschlages zu den Beförderungspreisen im Güterverkehre auf Grund des § 13 der „K. V." (im folgenden kurz Durchführungsverordnung IV = „D. V. IV" genannt).

I. Die Frachtsteuer.

a) Gegenstand der Besteuerung ist die entgeltliche Beförderung von Gütern auf österr. Staatsgebiete durch eine Eisenbahn (§ 1 und 2, K. V.).

Voraussetzungen der Steuerpflicht sind also:

1. Entgeltlichkeit der Beförderung (§ 1, Abs. 2 der K. V. und § 13, Abs. 2 der D. V. I). Daher sind nicht steuerpflichtig: die unentgeltliche Beförderung der für Bau- und Betriebszwecke einer Eisenbahn bestimmten Dienstgüter durch eine Eisenbahn*) und alle, sei es aus Entgegenkommen oder auf Grund von verpflichtenden Vorschriften (zum Beispiel der Konzessionsurkunden, der Eisenbahnbetriebsordnung, des Eisenbahnbetriebsreglements usw.) unentgeltlichen Beförderungen fremder Güter durch eine Eisenbahn.

Dagegen sind steuerpflichtig: jene Güter einer Eisenbahn, für deren Beförderung auf den eigenen oder fremden Linien ein, wenn auch ermäßigtes Entgelt eingehoben wird (zum Beispiel die sogenannten „Regiesendungen" der eigenen Bediensteten, wie Lebensmittel usw.) und Sendungen auf den eigenen Linien, die für Unternehmungen einer, auch der eigenen, Eisenbahn bestimmt sind, die nicht zum Eisenbahnbetrieb gehören (wie zum Beispiel Gastwirtschaften, einerlei ob sie verpachtet sind oder im Selbstbetriebe stehen, Bergwerke, Maschinenfabriken usw.), ferner Dienstgüter fremder Eisenbahnen für die auf der befördernden Eisenbahn irgendein Entgelt zu zahlen ist; endlich die Bewegung von Gütern auf Schleppbahnen, Industriebahnen, Anschlußgeleisen usw. — selbst wenn es die eigenen Güter des Eigentümers einer solchen Anlage sind — durch eine öffentliche Eisenbahn und ohne Unterschied, ob diese Bewegung solcher Güter vor oder nach Abschluß eines Frachtvertrages im Sinne des Eisenbahnbetriebsreglements geschieht (§ 11, Abs. 1, D. V. I).

2. Beförderung auf einer Eisenbahn.

Mangels jeder Andeutung einer Bestimmung des Begriffes „Eisenbahn" in der K. V. und D. V. V., wie in unserem Eisenbahnrechte überhaupt, kann die Meinung, was hier unter „Eisenbahn" zu verstehen ist, nur eine recht unsichere sein, insbesondere deshalb, weil eine Reihe von Bestimmungen unserer Vorordnungen sich offensichtlich nur auf einen eingeschränkteren Begriff „Eisenbahn" beziehen, als andere, ein Umstand, der einen recht unbequemen Mangel der Fassung bildet (zum Beispiel §§ 10 und 11 im Gegensatze zu § 8, Abs. 2, K. V., und andere).

Zweifellos ist zunächst, daß unter unseren Begriff sowohl Staatsbahnen, wie Privatbahnen im Sinne des § 1, Abs. 2, des E. K. G., daher auch Landes- und Gemeindebahnen fallen, ferner, daß die Eigenschaft als Haupt-, Lokal- oder Kleinbahn, desgleichen daß die Triebkraft keinen Unterschied machen kann, weshalb auch der Verkehr zum Beispiel auf Seilbahnen und Pferdebahnen usw. an und für sich frachtsteuerpflichtig ist. Nicht so zweifellos scheint mir zu sein, ob der Verkehr einer Strombahn ohne feste Spur auf offener Landstraße, eines sogenannten Omnibusbetriebes mit elektrischer oder sonstiger mechanischer Triebkraft und ähnl. steuerpflichtig sei oder nicht.

Bei unbefangenem Lesen der K. V. scheint wohl die Frage zu verneinen zu sein; denn man gewinnt dabei den Eindruck, daß der Verkehr aller jener Einrichtungen frachtsteuerpflichtig sei, die im gewöhnlichen Leben, also im Laiensinne als Einbahn betrachtet werden, also Einrichtungen zur Güterbeförderung auf besonders gebahnter oder eingerichteter Unterlage, Spur, kurz: Bahn.

Schwierigkeiten macht auch die Entscheidung der Frage inwieweit die Eigenschaft einer Eisenbahn als öffentliche oder nicht öffentliche Eisenbahn für die Steuerpflicht einen Unterschied begründe.

Gemäß § 8, Abs. 2, der K. V. sind nämlich sämtliche nicht öffentlichen Bahnen der Frachtsteuer unterworfen, da dort vorgesehen ist, daß für sie eine Befreiung auf Widerruf von der Regierung zugestanden werden könne. Darauf gestützt unterwirft der § 11, D. V. I, im Abs. 2 jenen Güterverkehr auf nicht öffentlichen Eisenbahnen (Schleppbahnen u. dgl.) ausnahmelos der Frachtsteuer, der durch eine öffentliche Eisenbahn besorgt wird, wobei es offenbar keinen Unterschied macht, wem das auf der Schleppbahn beförderte Gut gehört, zum Beispiel dem Schleppbahneigentümer oder einem dritten oder sogar der befördernden öffentlichen Eisenbahn, selbstverständlich bei Zutreffen der unter 1 behandelten Voraussetzung (Bezahlung eines Beförderungspreises).

Wenn dagegen auf einer nicht öffentlichen Eisenbahn die Beförderung durch jemand anderen als durch eine öffentliche Eisenbahn vollzogen wird, so unterliegt der dafür zu zahlende Beförderungspreis gemäß Abs. 2 derselben § 11, D. V. I nur insoweit der Frachtsteuer als auf diesen nicht öffentlichen Eisenbahnen nicht ausschließlich eigene Güter des Eigentümers dieser

*) Der § 10 D. V. I. schränkt diese Steuerfreiheit seinem Wortlaute gemäß nur auf die eigenen Dienstgüter der befördernden Eisenbahn ein. Trotzdem kann über die Richtigkeit der in der obigen Darstellung gewählten Fassung kein Zweifel sein, da eben von einer Steuer keine Rede sein kann, wenn keine Besteuerungsgrundlage — kein Beförderungspreis — vorhanden ist. Als Beispiel sei der Fall des Art. IX, Punkt 3, Abs. 2 des Lokalbahngesetzes vom 31. Dezember 1894, RGBl. Nr. 2 und 95 angeführt, wenn seitens der Staatseisenbahn-Verwaltung einer zu erbauenden Lokalbahn Dienstgüter (zum Beispiel Bau- und Betriebsstoffe, Einrichtungsgegenstände, Fahrbetriebsmittel) unentgeltlich zugeführt werden.

Digitized by Google

nicht öffentlichen Bahn befördert werden. Die gelegentliche entgeltliche Beförderung eines fremden Gutes über eine solche Bahn macht also den gesamten Verkehr derselben Bahn nach dem Wortlaut dieses Absatzes steuerpflichtig, wenn auch im übrigen nur eigene Güter des Eigentümers befördert werden, wofür freilich eine Besteuerungsgrundlage nicht vorhanden ist, da doch wohl kein Eigentümer einer „Schleppbahn" sich selbst für die von ihm vollzogene Beförderung eigener Güter auf der eigenen Bahn einen Beförderungspreis zahlen dürfte und eine anderweitige Anordnung oder Bestimmung darüber, was in einem solchen Falle als Besteuerungsgrundlage anzunehmen sei, bisher wenigstens nicht erlassen ist.

Abs. 3 des § 11, D. V. I, schränkt nun die im § 8, Abs. 2, der K. V. vorgesehene Befreiung nicht öffentlicher Eisenbahnen von der Frachtsteuerpflicht auf diese im Abs. 2 des § 11, D. V. I, für steuerpflichtig erklärten Fälle des Verkehrs auf nicht öffentlichen Bahnen ein, das heißt, nur für solche Fälle darf eine Steuerbefreiung von der Regierung (Finanzministerium) zugestanden werden.

Was aber eine „nicht öffentliche Eisenbahn" ist, sagen die in Rede stehenden Verordnungen nicht. Nur das in Klammern gestellte Wort „Schleppbahn u. dgl." im § 11, D. V. I, gibt einigen Anhalt.

Es hätte sich vielleicht empfohlen, den Begriff durch Hinweis auf § 1, Abs. 1, des E. K. G. klarzustellen, nach dem im Entgegenhalte zu Abs. 2, desselben Paragraphen unter einer „nicht öffentlichen Eisenbahn" eine solche zu verstehen ist, „die ein Unternehmer lediglich zu seinem eigenen Gebrauche auf eigenem oder fremden Grund und Boden erbaut hat", zum Beispiel Waldbahnen, Gutsbahnen, Werkbahnen, Bergwerksbahnen und ähnliches. Und es wäre zur zweifellosen Feststellung der Steuerpflicht des Verkehrs auf solchen Bahnen nur einfach zu sagen gewesen: „Findet auf einer solchen Bahn eine Beförderung fremden Gutes gegen irgendein Entgelt statt, so unterliegt dieser Verkehr der Frachtsteuer." Die schwer verständlichen Bestimmungen des § 11, D. V. I, wären dann überflüssig gewesen.

Die Frage wäre also dahin zu entscheiden, daß nach dem Geiste und Zwecke der in Rede stehenden Verordnungen der Frachtsteuer zunächst zweifellos der entgeltliche, durch eine öffentliche Eisenbahn besagte Güterverkehr öffentlicher und nichtöffentlicher Eisenbahnen (das heißt Bahnen mit fester Spur ohne Rücksicht auf Eigentümer und Triebkraft) unterliegt; der durch eine nicht öffentliche Eisenbahn besorgte Güterverkehr einer nicht öffentlichen Eisenbahn (im Sinne des § 1, Abs. E. K. G.) nur dann, wenn fremde (das heißt dem Eigentümer dieser nichtöffentlichen Bahn gehörende) Güter gegen Zahlung eines Beförderungspreises befördert werden.

(Fortsetzung folgt.)

Von der Eisenbahn und den Eisenbahnern im Kriege. *)

Von Geh. im. Rat Dr. Zdenko Freiherrn v. **Forster**, k. k. Eisenbahnminister a. D.

Alle Technik im Kriege setzt sich letzten Endes die Raumüberwindung zum Ziele.

Beweis dessen, daß die Tragweite von Geschütz und Gewehr, der Aktionsradius von Tauchboot und Flugzeug, die Fernwirkung des Funkentelegraphen den Erfolg der Kämpfe zu Land und Meer so entscheidend beeinflussen.

Nicht anders steht es um die Beweglichkeit der Kampftruppen und die Möglichkeit einer raschen Verschiebung der Reserven. Da nun auch die über alle Maße der Kriegsgeschichte gesteigerte Ausdehnung der Frontlängen zu den Erscheinungsformen dieses gigantischen Ringens gehört, so fiel der Eisenbahn im Weltkrieg, den ein großer Heerführer einen Eisenbahnkrieg genannt hat, eine Rolle zu, die sie über ihre Bedeutung als Transportanstalt hinaushob und zu einem Kriegswerkzeug wichtigster Art gemacht hat.

Zur Lösung der ihnen solchermaßen zugewiesenen Aufgaben hatten die Eisenbahnen ein Kräfteaufgebot zu entfallten, zu dessen Erfassung das Vorstellungsvermögen — so anschaulich sich auch der Eisenbahnkriegsverkehr vor aller Augen vollzog — doch auf bestimmtere Angaben und auf Einzelheiten angewiesen ist, die sich auf die verschiedenen Zweige des Betriebsdienstes beziehen.

Die Ende Juli 1914 angeordnete allgemeine Mobilisierung der österreich-ungarischen Wehrmacht traf die Eisenbahnen mitten in der Hochkonjunktur des sommerlichen Friedensverkehres, der gerade im Sommer 1914 infolge eines außerordentlich günstigen Sommerwetters sehr stark war. Tausende erholungsbedürftiger Städter aus allen Teilen des Inlandes und viele Ausländer weilten in den Sommerfrischen und Badeorten fern von ihrem ständigen Wohnsitz, an den vor allem die wehrpflichtigen Männer in größter Eile zurückkehren mußten, um, dem Rufe ihres Kaisers folgend, zu den Waffen zu greifen. Andere mußten aus geschäftlichen Gründen heimkehren, die übrigen litt es in diesen so ernsten Zeiten überhaupt nicht mehr im Lande, und ihnen allen schlossen sich fast ausnahmslos ihre Familien an, so daß die im Lauft von Wochen Tag für Tag allmählich abbeförderte Menschenmenge nunmehr mit einem Schlage den Rückweg antrae.

Für die Bewältigung dieses Massenverkehres, der sich noch im Rahmen des normalen Zivilverkehres abspielte, standen nach den Mobilisierungsbestimmungen insgesamt drei Tage zur Verfügung, wobei in diesem Zeitraum auch schon Truppenbewegungen nach den vom Feinde bedrohten Grenzgebieten stattfanden, also Militärzüge dringendster Art neben den Zügen der Friedensfahrordnung in Verkehr gesetzt werden mußten. Trotz dieser beispiellosen Belastung des Verkehres ist es den Eisenbahnen gelungen, den weitaus größten Teil der Sommerfrischler, Touristen, Urlauber usw. zeitgerecht an ihren Bestimmungsort zu bringen.

Um Mitternacht des dritten Mobilisierungstages, um welche Zeit der gesamte Zivilverkehr zur Einstellung gelangte und die Kriegsfahrordnung einsetzte, trat an Stelle dieses buntbewegten gemischten Verkehres die Regelmäßigkeit des seit Jahren bis ins kleinste vorbereiteten reinen Kriegsverkehres mit der den Laien vielleicht nicht ohneweiters verständlichen, für die Sicherheit und Pünktlichkeit des Verkehres aber unerläßlichen Fahrzeiterstreckung der Züge. Dieser Zustand des Verkehres blieb unverändert während des Aufmarsches der Armeen.

---

*) Wir fühlen uns verpflichtet, unseren Lesern diese Ausführungen ebenfalls zur Kenntnis zu bringen.

Die Schriftleitung.

Digitized by Google

Aber schon nach etwa sechs Wochen ward im Hinterlande das Bedürfnis nach Wiederbelebung des fast völlig lahmgelegten Zivilverkehres, und zwar sowohl des Personen- als auch des Güter- (insbesondere des vermehrten Lebensmittel-) Verkehres rege, welchem Erfordernisse nun in der Weise Rechnung getragen wurde, daß auf den wichtigsten Linien einzelne Züge der Kriegsfahrordnung dem Zivilverkehr zur Verfügung gestellt wurden. Damit konnten fürs erste natürlich nur die dringendsten Bedürfnisse befriedigt werden, wogegen dem auf allen Gebieten teils wieder- teils neu erwachten wirtschaftlichen Leben mit diesem Notbehelf auf die Dauer nicht genügt werden konnte. So erfolgte gewissermaßen als Übergang zu einer weiteren Ausgestaltung des Zivilverkehres die Einlegung schneller fahrender Personenzüge in die Kriegsfahrordnung.

Das stetig anschwellende Wirtschaftsleben und ein erhöhtes Verkehrsbedürfnis führten im weiteren Verlauf dazu, daß auch an dieser schon modifizierten Kriegsfahrordnung nur auf den wichtigsten Armeezufuhrlinien festgehalten wurde, während ansonsten wieder die Friedensfahrordnung in Geltung trat. Im Laufe der Zeit erfuhr diese Fahrordnung unter möglichster Wahrung der Betriebsökonomie eine entsprechende Ausgestaltung und Regelung, die schließlich zu den heut bestehenden, als gefestigt zu bezeichnenden und voraussichtlich bis zum Kriegsende in Kraft bleibenden Verkehrsverhältnissen führte.

Noch fehlen uns abschließende statistische Daten über die gesamten Leistungen der Eisenbahnen seit Kriegsbeginn; wir wissen wohl von vordem nie erlebten Ziffern über die Beförderung von Menschen und Gütern, von gigantischen Zahlen der geleisteten Wagen- und Zugskilometer und sonstigen Äußerungen eines Riesenverkehres. Dermalen mag es genügen, die Voraussetzungen näher zu betrachten, die diesen ungeheuren Verkehr ermöglichen.

Es ist klar, daß das rollende Material — Lokomotiven und Wagen — die denkbar strengste Probe auf ihren Wert auszuhalten hatte.

Die größten Erschwernisse ergaben sich aus dem zunehmenden Mangel an geeignetem Rohmaterial, aus der Inanspruchnahme der Fabriken und Werkstätten für den unmittelbaren Kriegsbedarf und nicht zuletzt aus der Knappheit geschulter Arbeitskräfte. Die österreichische Staatseisenbahnverwaltung hat es an rechtzeitiger Einleitung einer umfangreichen Investitionstätigkeit nicht fehlen lassen. Sie begann bereits im zweiten Halbjahr 1914 mit Nachschaffungen von Fahrbetriebsmitteln, bei deren Herstellung sich die Leistungsfähigkeit der österreichischen Lokomotiv- und Wagenfabriken auf voller Höhe erwies.

Diese Neubestellungen, die sich naturgemäß vorwiegend auf solche Lokomotiv- und Wagentypen bezogen, die für die Abwicklung des Militärverkehrs in Betracht kamen, weisen sehr ansehnliche Ziffern auf; ihr Verhältnis zu dem Friedensstande an Lokomotiven und Wagen kommt in der Feststellung zu überzeugendem Ausdruck, daß die Zahl der Lokomotiven um fast ein Viertel (22·9%) und jene der Wagen um mehr als ein Drittel (33·6%) vermehrt worden ist. Wenn ungeachtet dessen ein Mangel an Fahrbetriebsmitteln bestehen bleibt, so liegt die Ursache hiefür eben in den unermeßlichen Ansprüchen dieses Krieges an Kriegsgeräten, die hierzulande wie anderwärts dem ungeheuren Völkerringen sein nie vordem erlebtes Gepräge geben. Weiters aber auch in der im Kriegsverlaufe auftretenden starken Abnützung und den natürlichen Abgängen an Fahrbetriebsmitteln, die wenigstens teilweise den Zuwachs an solchen wieder einschränken.

Immerhin entrollen die bisherigen Fahrparknachschaffungen, deren Kosten den Betrag von 600 Millionen Kronen übersteigen, ein anschauliches Bild von dem Umfang nur eines Teiles des sachlichen Kriegsaufwandes der Eisenbahnen und bilden wohl mit eine Erklärung für die während des Krieges durchgeführte Erhöhung der Tarife.

Zur möglichsten Schonung der Fahrbetriebsmittel wurde die Geschwindigkeit der Züge um ein Geringes herabgesetzt, für nicht genug vorhandenes oder fehlendes Material wurde auf Ersatz gesonnen. Die Ersatzwirtschaft hat im Eisenbahnbetriebe eine Ausdehnung und Vollendung erreicht, die der heimischen Industrie zur hohen Ehre gereicht. Daß gleichwohl der Mangel an hochwertigem Rohmaterial und die Heranziehung von Ersatzmitteln eine geringere Widerstandsfähigkeit der Fahrbetriebsmittel und deren raschere Abnützung zur Folge hat, läßt sich nicht vermeiden und bildet die Erklärung für den zeitweiligen Eintritt größerer Reparaturstände.

Gleich hoch waren die Anforderungen, die der Eisenbahnkriegsverkehr an den Bau- und Bahnerhaltungsdienst stellte. Vor allem waren es die im Interesse der Heeresverwaltung zu schaffenden ausgedehnten Rangieranlagen, die buchstäblich aus dem Erdboden gestampft werden mußten. Zumeist waren die allernotwendigsten Vorbedingungen für den Bau nicht vorhanden und konnten erst mit großen Mühen geschaffen werden, ehe die Arbeit an der Anlage selbst beginnen konnte; Unterkünfte für Tausende von Arbeitern mußten erstehen, Lebensmittel sichergestellt, Zufahrtmöglichkeiten hergerichtet werden und vieles mehr, bis der erste Spatenstich erfolgte. Wie sonst, so hat auch hier eine umfassende Organisation der Kriegsgefangenenarbeit helfend eingegriffen. Neben den Rangieranlagen bedingte der Kriegsverkehr eine Unzahl von Stationsausgestaltungen und Erweiterungen, Einrichtung von Vorfahrgeleisen und Signalanlagen.

Der Bau zweier Geleise, ja die Ausführung längst gehegter Pläne wie des Baues der Grödner- und Gailtalbahn wurde unter dem Einflusse des militärischen Bedürfnisses rasch zur Tat.

Eine große Bedeutung kommt der Widerherstellung zerstörter Linien und Objekte zu. Auf dem Gebiete des Brückenbaues haben österreichische Ingenieure mit der Herstellung bestbewährter Provisorien Hervorragendes geschaffen. Nicht viel weniger als durch die unmittelbaren militärischen Zwecke war der Dienstbetrieb von den gewaltigen Umwälzungen beeinflußt, die sich auf kommerziellen Gebiet vollzogen.

Durch das Entstehen von Kriegsindustrien an den verschiedensten Orten trat stellenweise eine völlige Verschiebung der für die Güterbeförderung im Frieden maßgebend gewesenen Verkehrsdispositionen ein. Auf Linien, die im Frieden nicht besonders belastet waren, steigerte sich die Zufuhr von Rohmaterial und die Abfuhr von Fertigware ins Ungemessene.

Der stets dahin ausschauende und dabei vom Bewußtsein gleicher Pflicht getragene Gemeinsinn der Kampfgenossen im Felde wie der Diener des Flügelrades ist es, der Großes zu Wege brachte. Zum Lobe der Eisenbahner muß es gesagt werden, daß sie ein Berufstand sind, in dem das Gefühl kameradschaftlicher Zusammengehörigkeit ganz besonders ausgeprägt und lebendig ist, nicht zuletzt vielleicht auch deshalb, weil sie über alle Entfernung hinweg der geschiente Weg einander nahebringt oder doch in der Vorstellung der Nähe einigt.

An schönen Kundgebungen des Korpsgeistes hat es schon im Frieden nicht gefehlt. Der Krieg hat aber Beweis auf Beweis gehäuft. Der Initiative der Staatseisenbahnverwaltung entsprungen und mit opferwilliger Hilfsbereitschaft aufgenommen, hat der Gedanke der Standesfürsorge für die Berufsgenossen, die im Kriege verwundet oder durch Krankheit und Strapazen siech geworden sind, gerade unter der Eisenbahnerschaft ein volles Gelingen erfahren. Dem Aufrufe des Eisenbahnministers freudig folgend, hat das Personal die Mittel für die Bildung eines Standesfürsorgefonds für kriegs-

Digitized by Google

verletzte Eisenbahner im Betrage von dreiviertel Millionen Kronen innerhalb weniger Wochen aufgebracht. Fürsorge mannigfacher Art gewährt dieser Fonds den kriegsbeschädigten und kriegskranken österreichischen Eisenbahnern. Aus den Mitteln dieses Fonds werden Bedienstete, die im Feld erkrankt sind, in Heilbäder und Lungenheilstätten entsendet, dieser Fonds schafft kriegsblinden Eisenbahnern die Grundlage für eine neue Existenz; aus ihm endlich wurden die Kosten der Errichtung des Grinzinger Genesungsheimes bestritten, woselbst alle Eisenbahner, die im Kriege oder in Ausübung des Dienstes den Verlust von Gliedmaßen erlitten haben, Aufnahme finden und nach Versehung mit Ersatzgliedern und nach einer auf die künftige Verwendung erzielenden fachlichen Schulung ins Berufsleben zurückkehren.

Von den bisherigen 521 Pfleglingen dieser Anstalt stehen bereits 400 wieder im Eisenbahndienste, der für die meisten einen Aufstieg in eine höhere Verwendungskategorie bedeutet.

Nicht weniger einsichtsvoll haben die Eisenbahner die Bemühungen der Staatseisenbahnverwaltung um die Schaffung von Kleingärten durch Entfaltung rührigen Eifers untertützt. Heute bestehen im Bereiche der österreichischen Staatsbahnen auf urbar gemachtem Bahngrund oder von der Verwaltung gepachteten Grundstücken weit über 10.000 Einzelgärten, in denen ebensoviele Eisenbahner mit ihren Familien sich den Eigenbedarf an frischem Gemüse und darüber hinaus einen Wintervorrat an Trockengemüse erarbeiten. In allen großen Verkehrszentren sind solche Gärten angelegt, in Leitmeritz weiters ein Muster- oder Muttergarten aus dem die in Warmbeeten gezogenen Pflanzen an Kleingärtner abgegeben werden. Eine der schönsten Kleingärtneranlagen befindet sich nächst Wien in Hadersdorf-Weidlingau.

Werden weiters noch die am Sitze größerer Dienststellen errichteten Schuhreparaturwerkstätten und die über den gesamten Staatsbahnbereich verbreiteten Personalküchen erwähnt, so sind die Richtungen bezeichnet, in denen sich Invalidenschutz, Kriegsfürsorge und Wohlfahrtsflege der Staatsbahnen bewegte.

Diesen Aktionen gemeinsam ist, daß ihre Anfänge durchwegs in die erste Zeit des Krieges fallen und sie sich deshalb zum Nutzen immer größerer Bedienstetenkreise alsbald auf voller Höhe der Entwicklung bewegen konnten. Die Staatseisenbahnverwaltung hat es auf diese Weise versucht, den sozialen Forderungen der Zeit gerecht zu werden. Sie darf hoffen, daß ihre ernsten Bemühungen Erfolg gehabt und die verständnisvolle Anerkennung ihres trefflichen Personales gefunden haben.

SCHIFFAHRT.

Wirtschaftliche Vereinigung der österreichischen Seeschiffahrt. Unter den österreichischen Seeschiffahrtsgesellschaften haben in der letzten Zeit Besprechungen über die Bildung von Wirtschaftsverbänden stattgefunden, die ihre Tätigkeit sofort nach Friedensschluß beginnen sollen. Es ist geplant, jene Unternehmungen, die sich bisher mit der freien Schiffahrt beschäftigt haben, in einem Wirtschaftsverband der freien Frachtreedereien zu vereinigen und alle übrigen Gesellschaften in dem Verband der Linienreedereien zusammenzuschließen. Die Verbände würden für die einheitliche Regelung des gesamten Seeverkehrs nach Friedensschluß Sorge zu tragen haben. Die Reedereien hoffen, daß es durch die geplanten Maßnahmen möglich sein werde, den gesamten Bedarf an Schiffsraum in der Zeit der Übergangswirtschaft mit dem vorhandenen zu decken. Für den Zusammenschluß kommen etwa vier Linienreedereien und fünfzehn freie Schiffahrtsgesellschaften in Betracht. Die beiden Wirtschaftsverbände würden eine Vertretung im Generalkommissariate für Kriegs- und Übergangswirtschaft anstreben und die Führung einer Übersicht über die Arbeitsverhältnisse der Schiffahrt und deren Betriebseinrichtungen übernehmen. In das Tätigkeitsgebiet der Verbände würde ferner die Aufstellung von Grundsätzen für die zweckmäßige Verteilung und Verwendung der Schiffe unter Berücksichtigung ihrer Beschaffenheit und der Wünsche der einzelnen Reeder fallen. Die Österreichischen Linienreedereien verfügen über eine Ladefähigkeit von etwa 400.000 *t*, die freie Schiffahrt über eine solche von rund 600 000 *t*. —

Leider haben sich an diese wirtschaftliche ganz richtigen Pläne arge Börseauswüchse angeschlossen.

Schiffsverkehr im Panamakanal. Nachdem Mitte April 1916 der Panamakanal aufs neue dem Verkehr übergeben wurde, ist, wie wir den „Konsulatsberetninger" entnehmen, die Anzahl durchfahrender Schiffe im Vergleich zu früher merklich gestiegen. In der Zeit vom 1. Mai bis 1. November 1916 durchfuhren den Kanal im ganzen 851 Schiffe mit einem Tonneninhalt von 2,612.916 *t* und mit einer Ladung von 3,493.105 *t*. Im Durchschnitt fuhren also monatlich 146 Schiffe mit zusammen 435.486 *t* und mit einer Ladung von 582.184 *t* durch den Kanal. Während der ersten 6 Monate nach der Eröffnung im September 1914 durchfuhren den Kanal monatlich im Durchschnitt nur 87 Schiffe von zusammen 314.396 t und einer Ladung von 419.787 *t*. Im Oktober 1916 durchfuhren den Kanal 158 Schiffe von zusammen 493.774 *t* und mit einer Ladung von 647.893 *t*. Folgende Aufstellung nach Staaten und Inhalt geordnet gibt eine Übersicht über die Schiffe, die im Oktober 1916 durch den Panamakanal fuhren:

Staat	Anzahl	Inhalt in Netto-*t*	Ladung in *t*
Großbritannien	78	265.741	371.418
Vereinigte Staaten	28	75.875	94.535
Japan	11	41.361	54.113
Norwegen	10	30.217	45.532
Chile	9	21 766	18.575
Peru	7	18.424	14.496
Holland	5	11.664	7.820
Frankreich	2	8.686	9.431
Costarica	2	166	242
Schweden	2	7.933	10.339
Dänemark	1	4.021	4.292
Italien	1	3.215	5.700
Spanien	1	2.777	—
Kuba	1	2.028	1.400
zusammen	158	493.774	647.893

Die Fahrtdauer eines Schiffes durch den Kanal dauert im Oktober durchschnittlich 11½ Stunden.

Vereinheitlichung der Schiffsbauteile. Der Unterweser-Bezirksverein des Vereins Deutscher Ingenieure in Bremen hat sich die überaus dankbare Aufgabe gestellt, die in England bereits erfolgreich durchgeführte Regelung und Vereinheitlichung der Bauteile der Schiffe in die Wege zu leiten und hiedurch den deutschen Werften und Reedereien eine erhebliche Arbeitserleichterung zu verschaffen. Nach dem Kriege wird der deutsche Schiffbau zweifellos sehr großen Anforderungen gegenüberstehen, deren Erfüllung sich um so schwieriger gestalten wird, als mit einem Mangel an geschulten Arbeitskräften zu rechnen ist. Für eine Vereinheitlichung kommen zunächst die Teile der Frachtdampfer in Betracht, denn diese unterscheiden sich nach Art, Tragfähigkeit und Geschwindigkeit, im Gegensatz zu den Personendampfern, verhältnismäßig so gering, daß es in zahlreichen Fällen möglich sein wird, sich auf gewisse Abstufungen zu einigen. Die Lieferzeiten der in Bestellung gegebenen Frachtdampfer können wesentlich verringert werden, wenn alle die zahlreichen kleinen Bauteile und Nebendinge,

Digitized by Google

die bisher auf den Werften und Reedereien von Sonderarbeitern nach Sonderzeichnungen angefertigt werden, als Regelstücke und Massenerzeugung von den bisher für den Schiffbau wenig oder gar nicht beschäftigten Schmieden und Schlossereien des Binnenlandes bezogen und von den Reedereien und Werften für den Bedarfsfall auf Lager gehalten werden.

Der Unterweser-Bezirksverein des Vereins Deutscher Ingenieure zu Bremen fordert die deutschen Schiffsbauingenieure zu gemeinsamer Mitarbeit auf und schlägt zunächst eine Liste von Einzelheiten der Schiffsausrüstung vor. Dieses Zusammenarbeiten der betreffenden Techniker ist von so hoher wirtschaftlicher Bedeutung, daß es in Österreich nachgeahmt werden sollte.

Eine deutsche Donauschiffahrtgesellschaft. Die am 16. Juni in Regensburg abgehaltene Hauptversammlung des Bayerischen Lloyd hat außerordentlich weittragende Beschlüsse gefaßt, durch die das Unternehmen finanziell und rechtlich auf eine völlig neue Grundlage gestellt wurde. Der Bayerische Lloyd ist damit zu dem größten deutschen Binnenschiffahrtsunternehmen geworden und zugleich zu einem würdigen Vertreter der Deutschen Flagge auf der Donau, von der diese seit dem im Jahre 1911 erfolgten Übergang der Aktien der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in München in den Besitz des österreichischen Staates verschwunden war.

Der Bayerische Lloyd hat einen überraschend schnellen Aufschwung genommen, den er zum Teil der Entwicklung der wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse, wie sie der Weltkrieg in seinem Verlaufe gezeitigt hat, zu verdanken hat. Als im Sommer des Jahres 1913 der Bayerische Lloyd als eine Schiffahrtsgesellschaft mit beschränkter Haftung mit dem Sitz in Regensburg ins Leben gerufen wurde, da gaben den unmittelbaren Anstoß zu seiner Gründung die bekannten Monopolisierungstendenzen der Standard Oil Company, die ja auch den Gedanken eines Petroleummonopols in Deutschland hatten reifen lassen. Es bestand die Gefahr, daß die Einflußzone der mächtigen amerikanischen Gesellschaft auch auf die für die Versorgung des deutschen Marktes noch freie galizische und namentlich rumänische Petroleumproduktion übergriff. Man erhoffte von der Schaffung der neuen Verkehrsgelegenheit auf der Donau, die den deutschen Bedürfnissen entsprechend ausgestaltet werden sollte, eine Förderung der Ausfuhr nach den Balkanstaaten, der namentlich in Eisen und Holz schon damals erfreuliche Belebung aufwies.

Mit der glücklichen Beendigung des serbischen Feldzuges und der siegreichen Eroberung des größten Teiles von Rumänien gelangte die Donau in die völlige Gewalt der Mittelmächte und der nunmehr freigewordene Strom wurde zu einem wichtigen Verkehrsweg von Nordwesten nach Südosten. Die Beförderungsansprüche, die vor allem der Versorgung Deutschlands und Österreichs mit wichtigen Nahrungsmitteln und Rohstoffen aus den Balkangebieten dienen sollten, häuften sich so sehr, daß ihnen fürs erste kaum Genüge geleistet werden konnte und eine Vergrößerung des Schiffsparkes auf der Donau zu einer dringenden Notwendigkeit wurde. Auch der Bayerische Lloyd schritt mit größter Beschleunigung zu einer Erweiterung seines Frachtraumes.

Die überaus angestrengte Tätigkeit der Gesellschaft im letzten Jahre kommt auch in dem Ergebnis zum Ausdruck, das zeigt, daß die unergiebigen Anfangszeiten überwunden sind. Das Unternehmen ist für 1916 erstmalig in der Lage, eine Dividende von 7·5% zu verteilen. Im verflossenen Jahre war der gesamte Schiffspark für militärische und wirtschaftliche Zwecke angespannt tätig, dagegen war und ist auch jetzt an die Aufnahme des privaten Frachtverkehrs noch nicht zu denken. Gleichzeitig mit der Erweiterung der Kapitalbasis wurde auch die Umwandlung des Unternehmens in eine Aktiengesellschaft beschlossen, um dadurch auch nach außen hin die veränderte Stellung der Gesellschaft auf der Donau zu betonen und ihr die angesichts des beständig wachsenden Interessenkreises erwünschte größere Beweglichkeit zu verleihen, die die Rechtsform der Gesellschaft mit beschränkter Haftung versagt.

Der Ausbau der Bayerischen Lloyd ist ein beachtenswertes Zeichen der wachsenden Bedeutung der Donau für deutsche Wirtschaft und Verkehr.

Vom Standpunkte Österreichs und Ungarns ist gegenüber dieser fast als Neuschöpfung aufzufassenden Vergrößerung des Bayerischen Lloyd neben den an sich berechtigten Erwägungen des drohenden Weltbrandes gewiß auch die Sicherheit nicht zu unterschätzen, daß die nunmehrige Steigerung der kapitalsmäßigen Beteiligung Deutschlands am Donauverkehr für diesen selbst eine wichtige Förderung erwarten läßt. Diese gesteigerte Anteilnahme Deutschlands am Verkehr der mittleren und unteren Donau wird in Deutschland ganz selbstverständlich zu einer weit regeren Unterstützung aller für die Hebung des Donauverkehrs erwünschten und deshalb auch von Österreich-Ungarn angestrebten Maßnahmen führen. Die Anteilnahme Deutschlands an der Besserung des Donauverkehrs, an der Besserung der Schiffahrtsverhältnisse wird jetzt wesentlich vergrößert werden und so werden auch die in dieser Richtung von Österreich und Ungarn zu entfaltenden Bemühungen an Deutschland nunmehr gewiß eine noch regere Unterstützung finden, als man dies vielleicht vor einigen Jahren hätte voraussetzen dürfen. So ist die Ausgestaltung und Umformung des Bayerischen Lloyd auch vom Standpunkte Österreichs und Ungarns nur lebhaft zu begrüßen.

Die Leistungsfähigkeit von Eisenbahnen und Wasserstraßen. In Nr. 47 der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" führt Lauer aus, daß vom Eisenbahnstandpunkt die Kanäle nicht mehr als Wettbewerbsunternehmungen erscheinen, sondern als Helfer im gemeinsamen Dienst des Verkehrs. Es erhebe sich nun aber die Frage, welchen Verkehr das eine und das andere Beförderungsmittel unter durchschnittlichen Verhältnissen bei voller Ausnutzung aller vorhandenen Einrichtungen übernehmen kann. Dabei sei zu berücksichtigen, daß der Verkehr der Bahnlinien oder Wasserwege in der Richtung, die von den Gewinnungstellen der Massengüter nach den Verbrauchsstellen hingeht, stärker sei, als in der entgegengesetzten. Hieraus ergebe sich, daß diese Richtung als Lastrichtung kurz bezeichnet werden könne, während in der Gegenrichtung ein Teil der Betriebsmittel leer zurückgefahren werden müsse. Eine Höchstleistung der Verkehrswege lasse sich nur in der Lastrichtung ermitteln. Um im Einzelfalle den gesamten Verkehr zu berechnen, habe man für die Gegenrichtung einen gewissen Zuschlag hinzuzufügen.

Der Verfasser untersucht nun den größtmöglichen Umfang des Gesamtverkehrs für vollspurige Eisenbahnen und Binnenkanäle, für Schmalspurbahnen und kanalisierte Flußstrecken, wobei er zu der Berechnung kommt, daß, wenn man als Verkehrseinheit für den Massenverkehr der Bahnen den vollbeladenen Güterzug annehme, der für Deutschland im Durchschnitt zu 875 *t* zu berechnen sei, sich für eingeleisige Strecken der Hauptbahn eine Jahresleistung von rund 3·25 Millionen *t* ergebe. Für zweigeleisige Strecken berechnet der Verfasser diese Jahresleistung auf 8·75 Millionen. Wenn sich der Verkehr dieser Grenze nähere, so müsse durch zweigeleisigen Ausbau oder durch den Bau einer besonderen zweigeleisigen Güterbahn rechtzeitige Vorsorge gegen Betriebsstauungen getroffen werden, dann könne man eine Jahresleistung von

Digitized by Google

etwa 14·8 Millionen *t* erreichen. Bei Schmalspurbahnen berechnet der Verfasser die Jahresleistungen für eingeleisige Strecken auf 1·68 Millionen *t*, für zweigeleisige Strecken auf 4·2 Millionen *t*.

Mit den Flüssen befaßt sich die Betrachtung nicht, dafür aber mit den Binnenkanälen, und hier haben Berechnungen über die Leistungsmöglichkeit des Hohenzollernkanals, des Berlin—Stettiner Groß-Schiffahrtsweges, die Grundlage geboten, wobei als Einheit das 600 *t*-Schiff angenommen wurde, dessen Durchschnittsbeladung mit 400 *t* angenommen ist. Hieraus folgert der Verfasser die jährliche Leistungsfähigkeit eines 600 *t*-Kanals mit einfachen Schleusen in der Hauptverkehrsrichtung zu 1·76 Millionen *t*, beim späteren Einbau zweier Schleusen und bei Verlängerung der Betriebsdauer auf 4·4 Millionen *t*. Für Seitenkanäle und kanalisierte Flüsse ist unter Annahme einfacher Schleppzugschleusen die Jahresleistung auf 4·5 Millionen *t* geschätzt, wenn aber neben den Schleppzugschleusen noch einfache Schleusen liegen, auf etwa 6 Millionen *t*. Werden die Schleppzugschleusen verdoppelt und die Durchschnittslast auf 450 *t* gesteigert, so kommt man nach dem Verfasser zu der Annahme von 10·8 Millionen *t*, die durch Verlängerung der Betriebszeit sich bis auf 12 Millionen *t* steigern lassen.

Gewiß handelt es sich im vorliegenden Falle nur um Wahrscheinlichkeitsberechnungen, die hinsichtlich der Wasserwege noch manchen anderen Einflüssen ausgesetzt sind, die besonders in der Möglichkeit schwankender Wasserstände liegen. Jedenfalls gestatten diese Zahlenwerte nach dem Verfasser einen raschen ungefähren Überblick, in welchem Maße vorgeschlagene oder auszubauende Kanäle und Flußkanalisierungen fähig sind, die Eisenbahnen zu entlasten. Im einzelnen würden die besonderen Umstände zu erwägen sein, beispielsweise bei Beurteilung des deutschen Interesses an dem Ausbau eines Donau-Oder-Elbe-Kanals nicht nur die Frage, welche Frachtmengen dieser im ganzen befördern kann, sondern auch welche Teile davon die innerösterreichischen Beförderungen für sich beanspruchen werden.

VERSCHIEDENES.

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 25. Juli d. J. dem mit dem Titel eines Oberbaurates bekleideten Oberstaatsbahnrate Artur Ritter v. Boschan anläßlich der erbetenen Übernahme in den dauernden Ruhestand den Titel eines Hofrates, dem Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Edmund Demelmayer und dem Oberstaatsbahnrate Dr. Franz Hilscher den Titel eines Regierungsrates, sämtlichen mit Nachsicht der Taxe, allergnädigst zu verleihen geruht.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Im Dienstbereiche der A. T. E. wurden weiters ausgezeichnet: Durch Verleihung des Ritterkreuzes des Franz Joseph-Ordens mit der Kriegsdekoration: Seemann Erwin, Inspektor. Durch Verleihung des Militärverdienstkreuzes III. Klasse mit der Kriegsdekoration und den Schwertern: Strosche Karl, Adjunkt. Durch Bekanntgabe der neuerlichen Allerhöchsten belobenden Anerkennung und Verleihung der silbernen Militärverdienstmedaille am Bande des Militärverdienstkreuzes: Ing. Diessl Herbert, Beamtenaspirant. Durch Bekanntgabe der Allerhöchsten belobenden Anerkennung und Verleihung der bronzenen Militärverdienstmedaille am Bande des Militärverdienstkreuzes: Cihlarz Julius, Adjunkt, Frieser Adolf, Kontrollor. Durch Verleihung des goldenen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: Hess Franz, Adjunkt, Hein Friedrich, Adjunkt, Rolo Josef, Inspektor, Till Franz, Inspektor. Durch Verleihung des goldenen Verdienstkreuzes am Bande der Tapferkeitsmedaille: Ing. Ludwig Hugo, Beamtenaspirant. Durch Verleihung der bronzenen Tapferkeitsmedaille: Mattausch Karl, Kanzleidiener, Richter Theodor, Kanzleigehilfe. Durch Verleihung des Eisernen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: Hess Johann, Kanzleigehilfe. Durch Verleihung des eisernen Verdienstkreuzes am Bande der Tapferkeitsmedaille: Günther Josef, Werkstättenschlosser. Durch Verleihung des Kriegskreuzes für Zivilverdienste 3. Klasse: Richter Theodor, Oberkontrollor. Durch Verleihung des Ehrenzeichens 2. Klasse vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration: M. U. Dr. Bitterlich Heinrich, Bahnarzt. Durch Verleihung der bronzenen Ehrenmedaille vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration: Schiffner Franz, Beleuchtungsaufseher, Tschebisch Franz, Wagenmeister.

Aufhebung von Ausnahmetarifen der österreichischen Staatsbahnen. Die durch den Krieg geänderten wirtschaftlichen Verhältnisse haben die weitgehende Anpassung, durch die sich der Gütertarif der österreichischen Staatsbahnen vom Jahre 1910 auszeichnete, zum größten Teile entbehrlich gemacht. Diese Erkenntnis und das immer fühlbarer auftrende Bedürfnis, im Staatseisenbahnbetriebe ein entsprechendes Verhältnis zwischen den Einnahmen und den Ausgaben herzustellen, haben schon zu Beginn des Jahres zur Aufhebung einer Reihe von vorwiegend im Binnen- und Wechselverkehre der österreichischen Staatsbahnen geltenden Ausnahmetarifen geführt. Schon früher waren die Ausfuhrtarife für einzelne Rohstoffe aufgehoben worden. Dem Vorgange der österreichischen Staatsbahnen sind mittlerweile auch einige ausländische Bahnen gefolgt. So haben die preußischen Staatseisenbahnen die Eisentarife erhöht. Bayern hat die Holztarife, den Wegebaustofftarif, den Steintarif und die Sondertarife für Steinkohlen und Braunkohlen aufgehoben, und die Schweiz ist mit der Abschaffung oder Erhöhung einzelner Sondertarife für Zement, Rohstoffe der Karbiderzeugung, für Eisenmischungen und für Lebensmittel vorgegangen.

Die Staatseisenbahnverwaltung bringt nunmehr einige weitere, in den Rahmen dieser Erwägungen fallende Maßnahmen zur Durchführung. Der Ausnahmetarif für raffinierten Zucker zum Inlandverbrauche, eine Nachwirkung des bis zum Jahre 1910 in Kraft gewesenen besonders billigen Raffinadetarifes wird mit Rücksicht auf die geänderten Verhältnisse gänzlich außer Kraft gesetzt. Eine Belastung der Verbraucher tritt nicht ein, da die größte Erhöhung für 1 *kg* durchschnittlich kaum 1 h beträgt. Mit dem Stammtarife werden auch die in einigen Verkehrsbeziehungen eingeräumten Bahnwettbewerbs- und Produktionsfrachtsätze fallen, da der Wettbewerb der ausländischen Wege infolge der Währungsverhältnisse und der Verkehrslage gegenwärtig nicht in Betracht kommt und Erzeugungswettbewerbe derzeit überhaupt nicht

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.
Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher
Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

vorhanden sind. Die Ausfuhrtarife für Rohzucker und Raffinade werden jedoch keine Änderung erfahren.

Ferner ist die Einreihung der inländischen Braunkohle in den Ausnahmetarif für inländische Steinkohle in Aussicht genommen, eine Maßnahme, die um so unbedenklicher erscheint als der Wettbewerb der einzelnen in und ausländischen Reviere gänzlich aufgehört hat und die schlesische Kohle voraussichtlich noch lange nach dem Krieg unter der Erschwerung der Einfuhr durch die Geldverhältnisse zu leiden haben wird. Auch insoferne muß die Aufhebung des besonderen Tarifes für inländische Braunkohle als durchaus zeitgemäß betrachtet werden, als die deutschen Bahnen seit jeher nur zwischen inländischer und ausländischer Kohle unterscheiden, inländische Braunkohle daher mit inländischer Steinkohle tariflich immer gleichgehalten haben. Nach Versetzung der inländischen Braunkohle in den Tarif für inländische Steinkohle und nach der schon im Vorjahr erfolgten Aufhebung des Ausnahmetarifes für inländischen Koks sind die Kohlentarife der österreichischen Staatsbahnen nunmehr auf dieselben einfachen Grundlagen gestellt wie die deutschen Kohlentarife, welch' letztere unlängst auch in ihrem ziffermäßigen Aufbau vereinfacht und hiebei erhöht worden sind

Endlich heben die österreichischen Staatsbahnen mit Ausnahme der Brennholztarife und des Tarifes für Holzspanschachteln auch alle Inlandtarife für Holz auf. Es sind dies die Ausnahmetarife für Stammholz beim Bezuge durch inländische Sägen, Schleifholz, beim Bezuge durch inländische Holzstoff-, Zellulose- und Papierfabriken, für Eisenbahnschwellen, für Stäbe und Brettchen, Wolzpflasterstöckel und für Grubenholz. Die Aufhebung der Ausnahmetarife für Holz ist schon mit Rücksicht auf die hohen Preise des Rohholzes und der Holzwaren, Preise, die während des Krieges eine Erhöhung um 100 bis 200% erfahren haben, gerechtfertigt, zumal diese Tarifmaßnahme nur ganz geringfügige Frachterhöhungen zur Folge haben wird.

Die Ausnahmetarife für Brennholz werden zur Hintanhaltung der weiteren Verteuerung des Brennstoffes auf der bisherigen weit ermäßigten Grundlage zunächst aufrecht belassen werden.

In den Holzausfuhrtarifen wird eine Änderung nicht eintreten.

Die Aufhebung des Ausnahmetarifes für Braunkohlen wird mit 1. Oktober, die der übrigen erwähnten Ausnahmetarife schon mit 1. September d. J. in Kraft treten. Die zu gewärtigenden Mehreinnahmen können mit rund 18 Millionen Kronen jährlich veranschlagt werden.

Betriebsergebnisse der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn im Jahre 1916. Die Baulänge der Bahn betrug 39·6, die Betriebslänge 40·9, die Tariflänge 44 *km*. Angeschlossen waren 15 Schleppbahnen mit einer Länge von 5·7 *km*. Stationen und Haltestellen sind 26, darunter 4 Anschlußstationen im Betriebe. An Fahrbetriebsmitteln waren vorhanden: 13 Tenderlokomotiven, 3 Zahnradlokomotiven, 51 Personenwagen, 9 Gepäck-, 48 Güter- und 3 Postwagen, von denen 178.765 Zugkilometer, 3,264.545 Wagenachskilometer und 20,051.600 Bruttotonnenkilometer geleistet wurden. Befördert wurden 1,086.544 (+ 95.381 gegen 1915) Personen und hiefür K 631.763 (+ 128.762) eingenommen. Von je einer Person wurden durchschnittlich 11·67 *km* zurückgelegt und K 0·58 gezahlt. An Reisegepäck wurden 884 *t*, Hunde 589 Stück befördert, wofür K 11.938 (+ 2255) eingenommen wurden. Im Güterverkehr wurden 233.994 *t* (— 26.421) befördert mit einer Einnahme von K 666.972 (— 52.805). Davon entfallen auf Eilgüter 3461 *t*, auf Stückgüter und Tiere 21.135 *t*, auf Wagenladungen 209.398 mit einer Wegleistung von 41.643 bezw. 322.388 bezw. 2,851.571 Tonnenkilometer und einer Einnahme von K 40.049 bezw. 94.749 bezw. 532.174. Die Durchschnittseinnahmen je 1 *t* und 1 *km* betrug demnach 96·19 bezw. 29·39 bezw. 18·66 h. Auf 1 *km* Betriebslänge ergab sich eine Einnahme von K 977 für Eilgüter, 2313 für Stückgüter und Tiere und 19.995 für Wagenladungen. Die Verkehrseinnahmen beliefen sich im ganzen auf K 1,310.672, die „Verschiedenen Einnahmen" auf K 123.992, zusammen K 1,434.664.

Für „Allgemeine Verwaltung" wurden K 15.538, für „Bahnaufsicht und Bahnerhaltung" K 151.313, für „Stations- und Fahrdienst" K 353.755, für „Zugförderung und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel" K 271 836, zusammen also K 792 444 und für „Besondere Auslagen" K 133.249, zusammen also K 508.970 ausgegeben, so daß ein Reinertrag von K 508.970 (— 58.650) erzielt wurde. Zur Deckung der Zentralverwaltungskosten und Zinsenzahlung waren K 532.288 erforderlich, so daß ein Gewinnertrag von K 13.440 verblieb, der laut Beschluß der Generalversammlung auf neue Rechnung vorgetragen wurde. Die Bilanz weist als bemerkenswertesten Posten auf: K 15,488.143 auf Baukonto, auf Aktienkonto K 4,947.600 und Obligationen-Kapitalkonto K 9,817.800. Die Bilanzsumme beläuft sich auf K 16,953.866. An Warengattungen wurden befördert: 72.537 *t* Steinkohlen, 37.228 *t* Braunkohlen, 27.057 *t* Bau-, Werk- und Nutzholz, 10.511 *t* Kartoffel, 7852 *t* Mühlerzeugnisse, 7540 *t* Steine und Ziegel, 5869 *t* Abfälle, 5199 *t* Glas und Porzellan, 5070 *t* Steine roh und bearbeitet, 3886 *t* Getreide usw.

BUCHANZEIGEN.

Sachwert und Ertragswert. nebst Baukontierung und Abschreibung von Werken mit Betriebsnetzen also von Bahnen, Elektrizitäs-, Gas- und Wasserwerken usw. Von C. H. Goedecke. Preis gebunden M 9. Verlag R. Oldenbourg. München und Berlin.

Der Verfasser, Regierungsbaumeister a. D. zu Hagen i.W. hat in diesem Buche seine in langjähriger Tätigkeit gemachten reichen Erfahrungen im Bewerten von Werken niedergelegt und damit einem fühlbaren Mangel abgeholfen. Denn über dieses Thema bestanden bisher nur verstreute Einzelaufsätze.

In dem Abschnitt über den Sachwert weist der Verfasser zur Verhütung voreiliger Schlüsse zunächst auf das Schwanken des Ausdruckes und die Unsicherheit des Begriffes Sachwert hin und sucht dann erst allgemeine Richtlinien zu gewinnen, wobei er die Grundsätze des buchmäßigen Wertansatzes, über die auch in sonst gut unterrichteten Fachkreisen vielfach Unklarheiten bestehen sich ablehnend an die Kommentare des Bilanzrechtes und unter Beachtung der gerade bei den Werken mit Betriebsnetzen vorkommenden Eigentümlichkeiten übersichtlich zusammenstellt. Von ähnlich allgemeiner Bedeutung ist die Behandlung der Abschreibungen, wobei die Beziehung zwischen Abnutzung und Abschreibung durch Heranziehen eines bisher unbeachtet gebliebenen Maßstabes für die Abnutzung auf eine mathematisch-technische Unterlage gebracht wird, auf die sich einfache und handliche Regeln aufbauen.

In entsprechender Weise wird der Ertragswert behandelt, und auch hier wie bei dem Sachwert schließt der Verfasser mit Hinweisen, die bei der Aufstellung von neuen Verträgen oder Änderung alter zu beachten sind, wenn man gegen spätere Überraschungen gesichert sein will. Ein Anhang bietet einen Abdruck der in der Darstellung oft nur auszugsweise angeführten Gesetzesparagraphen und Fassungen von Übernahmeverträgen. Ein gut durchgearbeitetes Schlagwortverzeichnis erleichtert das Zurechtfinden.

Der Verfasser hat seine Aufgabe mit wissenschaftlicher Gründlichkeit und Klarheit behandelt, ohne die Forderungen der Praxis aus dem Auge zu verlieren.

G. Freytags Verkehrsplan von Wien 1917, 1 : 15.000, Preis K 2, Verlag von G. Freytag & Berndt, Wien VII., Schottenfeldgasse 62. Bei einer Größe von 80 : 100 *cm* läßt der altbewährte Plan, in dem alle Einzelheiten gut zum Ausdruck bringenden großen Maßstabe 1 : 15.000 fast das ganze verbaute Gebiet Wiens ersehen: Floridsdorf und Hütteldorf,

Digitized by Google

Salmannsdorf und Ober-St. Veit, Neuwaldegg und Nußdorf, ja sogar die außer Wien liegenden Gemeinden Mauer, Atzgersdorf, Liesing, Neu-Erlaa, Inzersdorf sind ganz oder teilweise in der gleich genauen Darstellung des Straßennetzes wie Wien selbst noch auf dem Plan enthalten. Die Angabe der Hausnummern, die genaue Eintragung der Straßenbahnlinien, bei denen überall ersichtlich ist, ob die Strecke ein- oder zweigeleisig ist, mit Bezeichnung der Haltestellen, die Beigabe eines vollständigen Verzeichnisses der Straßen und der Sehenswürdigkeiten sowie eine Übersicht der Straßenbahnsignale und -linien sind weitere Vorzüge des schönen, in vielfachem Farbendrucke ausgeführten Planes, den wir auch in seiner neuen Ausgabe 1917 als den unserer Ansicht nach besten bezeichnen müssen. Durch eine neue, praktische Art der Faltung ist es möglich, den Plan auch auf der Straße wie ein Buch zu benutzen, so daß das vollständige Entfalten des ganzen Blattes und das dadurch bei windigem Wetter leicht mögliche Zerreißen vermieden ist. Der mäßige Preis ist sicher ein weiterer Vorzug des gediegenen Planes.

UNION-BANK.

Der Verwaltungsrat der Union-Bank hat beschlossen, auf Grund der ihm in der Generalversammlung vom 20. Dezember 1916 erteilten Vollmacht, die zweite Hälfte der Kapitalsvermehrung durchzuführen. Demzufolge wird das Aktienkapital der Bank von 85 Millionen Kronen auf 100 Millionen erhöht. Die zu begebenden 37.500 neuen mit 400 Kronen voll eingezahlten Aktien, werden im Syndikatswege realisiert. Die neuen Aktien sind in gleicher Weise wie die im Umlaufe befindlichen dividendenberechtigt. Das Syndikat hat den weitaus größeren Teil der Stücke bereits verkauft.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Personenschiffverkehr Budapest—Mohács.

Der laut Sommerfahrplan bestehende Personenschiffverkehr zwischen Budapest und Kalocsa wird

mit erster Fahrt zu Tal am 1. August und
mit erster Fahrt zu Berg am 2. August

auf die Strecke zwischen Budapest—Mohács ausgedehnt.

Fahrpläne und Auskünfte sind bei der Direktion und den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 1. August 1917.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. /49

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

Für das österreichische Patent **Nr. 68479** der Firma Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Verein, Akt.-Ges. Osnabrück vom 15. August 1914 betreffend:

„Zungenverbindung für Eisenbahnweichen durch Federlaschen"

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht. Gefl. Anfragen an obgenannter Firma erbeten.

Für das österreichische Patent **Nr. 63227** der Firma Georgs Marien-Bergwerks- und Hütten-Verein, Akt. Ges. Osnabrück vom 15. August 1913 betreffend:

„Schienenstoßverbindung"

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht. Gefl. Anfragen an obgenannte Firma erbeten.

PATENTE:
Österreich, Ungarn, Deutschland, Belgien, Frankreich u. England.

AMINIUM

bleifreier, giftfreier und einzig bewährter Grundanstrich als

Ersatz für Bleiminium

zeichnet sich besonders durch seine **Deckkraft** und **Ausgiebigkeit aus**, infolgedessen stellt er sich bei weitem billiger als Bleiminium.

Profesit, Anstrich in verschiedenen Tönen von großer Deckkraft und Dauerhaftigkeit, ist **besser als alle anderen Deckanstriche,** eignet sich auf **Eisen, Holz** und **Mauerwerk** usw.

Spezialunternehmung für Anstriche sämtl. Eisenkonstruktionen.

Thomas Profes
Prag II. Wassergasse Nr. 38.

CARL SEIDL & Cie.

Spedition
Kohlen u. Baumaterialien
WARNSDORF.

POLDISTAHL

Werkzeugstahl, Konstruktionsstahl, Schmiedestücke, Achsen u. Federn für Waggons und Lokomotiven.

POLDIHUTTE

Generaldirektion und Kaufmännische Direktion
WIEN, III. INVALIDENSTRASZE 5-7

Zentralverkaufsbüro **WIEN** III. Ditscheinergasse 1

Zentralverkaufsbüro **PRAG** II. Mariengasse 55

SCHIESSL & Co.,

WIEN, VI.,
GUMPENDORFERSTRASSE 15

ooo

Werkzeuge und Meßinstrumente
für Eisenbahn-Werkstätten
Bahnerhaltung und Bahnbau.

Digitized by Google

Außerordentlich wohlschmeckend, ungemein kräftigend, appetitanregend, erzeugt raschest neues, gesundes Blut, eignet sich daher bestens nach großen Blutverlusten, also insbesondere für Verwundete.

Geschmackproben kostenlos von

J. Paul Liebe
Tetschen a. E.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 9/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsangeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Regulliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Gegründet 1873. Gegründet 1873.

Bau-Unternehmung

N. RELLA & NEFFE

konz. Baumeister ◇ Ingenieur-Bureau

Zentrale: **WIEN, IX.,** Zentrale:

ZIMMERMANNGASSE NR. 12.

Filialen: Aussig, Karlsbad, Mähr.-Ostrau, Laibach, Lemberg, Triest.

Haus für Ungarn: Rella N. és unokaöcse épit. vall. R. T., BUDAPEST, IV., Vilmos Császár-ut 7.

Beton und Eisenbeton: Hoch- und Tiefbauten, Industrieanlagen, große Hallen, Brücken, Pfähle nach eigenen Systemen. Städtekanalisation, Talsperren, Wasserkraftanlagen.

Anton Nowak & Sohn

Herren-Schneider

Spezialist für Damen- und Sportkostüme

Wien, I., Elisabethstraße 1 (Ecke Kärntnerstraße 44)

Fernsprecher Nr. 3353.

In der Monarchie best eingeführtes **Teilzahlunghaus** der Uhren-, Gold-, Silber- u. optischen Branche

liefert zu den kulantesten Bedingungen anerkannt solid und preiswert alle einschlägigen Artikel. Zahlreiche Anerkennungen und Empfehlungen.

Illustrierte Preislisten gratis und franko.

Max Eckstein, I. Wildpretmarkt 5, K. k. hand.-ger. prot. Uhrmacher. K. k. beeideter Sachverständiger.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in prächtigster Lage mit eigenem Park

Die Hotelverwaltung

Digitized by Google

A. Fross- Büssing

Spezialfabrik für Autonutzfahrzeuge

WIEN, XX/1,

Motor-Lastwagen, Motor-Lastzüge,
Motor-Omnibusse, Motor-Feuerwehrwagen.

Benzin-Lokomotiven, Motor-Draisinen, Eisenbahn-Motorfahrzeuge.

Beste Resultate aller Marken auf den bisherigen österreichischen internationalen Lastwagen-Konkurrenzen.

Telegr.-Adresse: „Nutzauto Wien Telefon".

Stefan v. Götz & Söhne

WIEN, XX/1., Nordwestbahnstraße 53.

Zweigniederlassung:

PRAG, VII., Bubnaerstraße Nr. 37.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen,

mechanisch und rein pneumatisch. Zentral-Weichenstellanlagen, Signalanlagen, Industriegleissicherungen, Gleissperrschuhe. Patent-Weichensperren.

Hand u. Zugschranken mit u. ohne Vorläutesicherung.

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- u. Betriebsdienst. Bremsschuhe, Waggonschieber usw. Patent Büssing.

Telegr.-Adresse: „Bahngötz Wien Telefon".

FERNSPRECHER: 48172, 48175 und interurban 48173, 48174.

Gesellschaft für elektrische Industrie A.-G.
Wien, I., Volksgartenstraße 3.

Elektromotoren, Dynamomaschinen, Transformatoren, Installationsmaterial.

Einrichtung von elektr. Licht- und Kraftzentralen usw.

Zweigbüros in Brüx, Graz, Klagenfurt, Leoben.
Fabrik in Welz bei Graz.

Kitson-Licht Ges. m. b. H.

Lampen- und Metallwarenfabrik

Spezialerzeugung: **Petroleum - Starklicht-Lampen für Innen- und Außenbeleuchtung**

von 100 bis 1000 Kerzen

Fernsprecher 31268 **WIEN, VII., Kandlgasse Nr. 23** Prospekte kostenlos

TROTZ DES KRIEGES

Bad Pöstyén offen!

1. Alle **BÄDER** und Kuranstalten. 2. alle **HOTELS**, auch das prachtvolle Thermia Palace (mit den Bädern verbunden) stehen zur Verfügung. Pöstyéns naturheißer Schwefelschlamm heilt eben die am häufigsten vorkommenden Felddienstkrankheiten (Folgen von Verletzungen und Erkältungen, wie zum Beispiel Gelenksteifheit, Exsudate, Rheuma, Ischias, Gicht) mit größtem Erfolg. Normaler Bahnverkehr (von Wien 3 Stunden direkter Schnellzug). Prospekte Badedirektion Pöstyén (Pistyan).

Unsere Mitglieder erhalten die bisherigen bedeutenden Ermäßigungen. Näheres durch die Vereinsleitung.

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Heiz- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Brikettwerken in Dziedits (Österr. Schlesien).

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt

WIEN
I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 621

LIMAN & PETZOLD

WIEN, XII., Pottendorferstraße 19

Fabrik für Bahnbedarf und Eisenbau

Gegründet 1865 **Gummifabriken** Gegründet 1865

SCHNEK & KOHNBERGER

Zentrale: WIEN, I., BIBERSTRASSE Nr. 14

Fabriken: Odrau (Schlesien), Kreuzberg (Böhmen), Josefsthal b. Bensen

Gummischläuche jeder Art, technische Gummiwaren, Dichtungsplatten, Isolierband usw. usw.

Schnelldreh-Revolverstahl No 5%

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Für die Geschäftsanzeigen verantwortlich die Verwaltung der Österreichischen Eisenbahnzeitung, Wien, I., Nibelungengasse Nr. 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Stanford University Library
Stanford, California

In order that others may use this book, please return it as soon as possible, but not later than the date due.

Digitized by Google

Digitized by Google